TYGODNIK • 25.04.1976

CENA 3 ZŁ

17
1294

SKRZYDLATA POLSKA

Z LOTU PO KRAJU

KONWENCJA MONTREALSKA W DZIENNIKU USTAW

W „Dzienniku Ustaw" (Nr 8) ogłoszona została Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu 23 września 1971 r. oraz oświadczenie o ratyfikacji tej Konwencji przez Radę Państwa PRL.

Konwencja określa środki zwalczania bezprawnych zamachów zagrażających bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego. Zgodnie z jej postanowieniami oraz w związku z jej ratyfikacją przez Radę Państwa, w stosunku do Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej weszła w życie z dniem 27 lutego 1976 r.

Konwencję montrealską ratyfikowało także kilkadziesiąt innych państw.

3 MAJA — SŁUPSK OTRZYMA KOMUNIKACJĘ LOTNICZĄ

3 maja br. przybędzie nam nowa lotnicza linia krajowa. W tym dniu bowiem uruchomiona zostanie regularna komunikacja lotnicza między Warszawą a Słupskiem. Rozkład lotów przewiduje dwa połączenia dziennie w obu kierunkach. Z Warszawy samoloty odlatywać będą o godz. 12.10 i 19.40, ze Słupska natomiast o godz. 6.20 i 13.55. Do 1 czerwca samoloty na tej trasie lądować będą po drodze w Bydgoszczy, później rejsy odbywać się będą bezpośrednio.

Słupsk stał się pierwszym nowym miastem wojewódzkim, które otrzymało bezpośrednie połączenie lotnicze ze stolicą. Samoloty będą lądować na lotnisku w Rędzikowie, oddalonym od centrum miasta około 4 kilometry.

DZIEŃ KOSMONAUTY W DOMU KULTURY RADZIECKIEJ W WARSZAWIE

W Domu Kultury Radzieckiej w Warszawie otwarto 9 kwietnia br., z okazji Dnia Kosmonauty, specjalną wystawę p.n. „Podbój Kosmosu trwa". Składa się ona z 32 wielkich fotogramów po raz pierwszy zaprezentowanych polskim widzom.

W czasie okolicznościowego spotkania z okazji 15 rocznicy lotu Jurija Gagarina w Kosmos wyświetlano film dokumentalny pt. „Nasz Gagarin". Referaty tematycznie związane z tą rocznicą wygłosili: prof. Akademii Nauk ZSRR **Gienadij Skuridin** i wiceprezes PTA dr **Olgierd Wołczek.**

ZDJĘCIA LOTNICZE DLA POTRZEB MELIORANTÓW

Instytut Melioracji Rolnych i Leśnych SGGW-AR w Warszawie prowadzi prace naukowo-badawcze nad wykorzystaniem zdjęć lotniczych i fotogrametrii dla potrzeb melioracji. Zdjęcia lotnicze dostarczają w szybkim tempie najbardziej aktualnych informacji o terenie. Z powietrza można określić rodzaj i strukturę gruntów, występowanie wód podskórnych, a także stopień wilgotności gleby.

Uzyskiwane materiały fotograficzne wykonywane w różnych skalach i przy użyciu różnych kamer są przetwarzane przez komputer. Pozwala to uzyskać dokładne dane dotyczące ukształtowania terenu i różnicy wzniesień. Metoda fotointerpretacji zdjęć lotniczych jest znacznie szybsza i dokładniejsza od tradycyjnych metod pomiarowych.

WYSTAWA KOSMICZNA W TORUNIU

W Auli Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika w Toruniu czynna była w kwietniu wystawa radzieckiego sprzętu kosmicznego. Pokazano na niej makiety niektórych sztucznych satelitów Ziemi, m.in. pierwszego sputnika wystrzelonego przez ZSRR 4 października 1957 r. i „Interkosmos-1". Otwarcia wystawy dokonał 12 kwietnia prof. **Gienadij Skuridin** — kierownik Laboratorium Instytutu Badań Kosmicznych Akademii Nauk ZSRR, laureat Nagrody Leninowskiej.

SPOTKANIE W WOJSKOWYM INSTYTUCIE MEDYCYNY LOTNICZEJ

Z okazji Międzynarodowego Dnia Lotnictwa i Astronautyki odbyło się 8 kwietnia spotkanie w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie, poświęcone omówieniu dorobku polskiej nauki w badaniach związanych z programem „Interkosmos". Wzięli w nim udział naukowcy zrzeszeni w Komisji Bioastronautyki Polskiego Towarzystwa Astronautycznego oraz Polskiego Towarzystwa Fizjologicznego.

WALNE ZGROMADZENIE AEROKLUBU POMORSKIEGO

W Toruniu obradowało 28 marca br. walne zgromadzenie sprawozdawcze Aeroklubu Pomorskiego. Wzięli w nim udział m.in.: wicewojewoda toruński **S. Stefański** i prezydent Torunia **M. Rissmann.** Aeroklub skupia aktualnie ponad 600 członków i w swym dorobku ma wiele sukcesów, co jest zasługą kadry, pilotów, skoczków i modelarzy zaliczonych do czołówki krajowej.

Na walnym zgromadzeniu wręczono zasłużonym dla toruńskiego aeroklubu odznaki i dyplomy. Odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" otrzymali: prezydent Torunia **M. Rissmann** oraz instruktor AP **A. Kalinowski.** Red. **T. Władyko** otrzymał odznakę i plakietkę „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

POSIEDZENIE KOMISJI SAMOLOTOWEJ

Kolejne posiedzenie Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL odbyło się 8 kwietnia br. Tematem obrad były m.in. stan przygotowań do samolotowych imprez krajowych oraz polsko-czechosłowackiego Rajdu Przyjaźni o Memoriał Żwirki i Wigury, praca z kadrą juniorów i kierunki działalności Ośrodka Szkolenia Samolotowego w Piotrkowie Trybunalskim. Ponadto przedstawiciel Aeroklubu PRL złożył sprawozdanie z obrad Komisji Lotnictwa Ogólnego FAI.

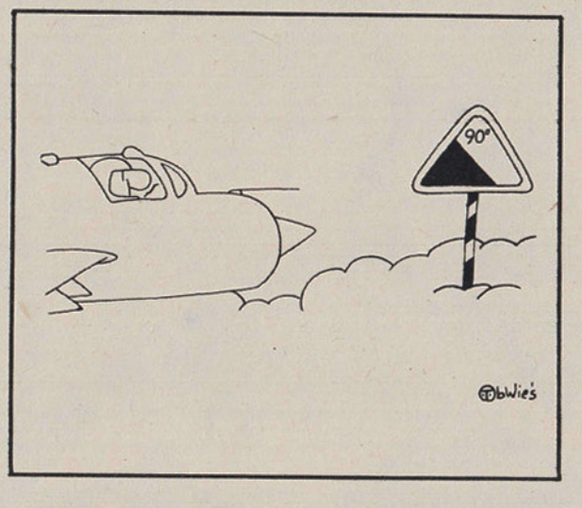
W SKRÓCIE

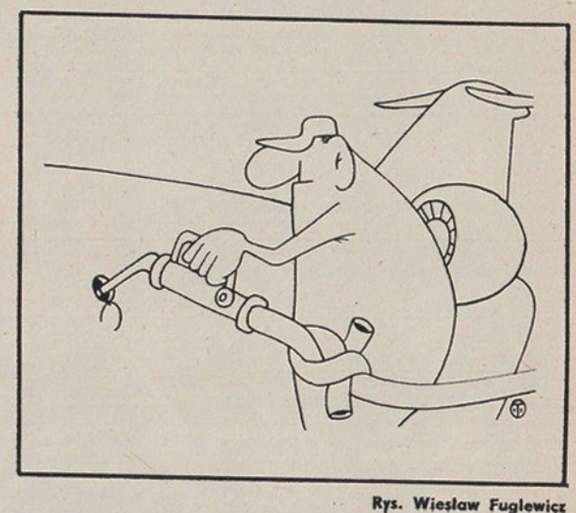
● **Prochy** sławnego konstruktora inż. pil. **Stanisława Wojciecha Rogalskiego,** zmarłego 6 lutego br. w USA, zostały sprowadzone do kraju i złożone 14 kwietnia br. do grobu rodzinnego na powązkowskim cmentarzu komunalnym w Warszawie.

● **W czerwcu br.** wejdzie na ekrany kin film fabularny produkcji KRL-D pt. „Na tyłach wroga", którego treścią są dzieje pilota-dowódcy eskadry myśliwców zestrzelonego na tyłach wroga w czasie wojny koreańsko-amerykańskiej 1950 r.

● **Pilot** Zakładu Usług Agrolotniczych przy WSK „PZL" Okecie, **Włodzimierz Wojtowicz** (36 lat w lotnictwie) przeleciał ponad 2 miliony kilometrów.

● **Ciechanowski** „Instal" otrzyma w roku bieżącym drugi śmigłowiec Mi-6, a w przyszłym planuje zakupić w ZSRR Mi-8.





Rys. Wiesław Fuglewicz

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- ZIELONE ŚWIATŁO DLA DŹWIGÓW LATAJĄCYCH
- PROBLEMY SPORTU SAMOLOTOWEGO
- UPRAWA ZIEMI GROMEM DŹWIĘKOWYM?
- PILOT SANITARNY — ZWIASTUN NADZIEI
- PZL — BIELSKO: TU POWSTAJĄ „JANTARY" I „OGARY"
- KĄCIK PORAD PILOTÓW LOTNI
- SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA

NASZA OKŁADKA:

Jadwiga Górnicka jest jedną ze stewardes Polskich Linii Lotniczych LOT. Wraz z innymi swymi uroczymi koleżankami lata na trasach zagranicznych LOTU.

Zdjęcie: M. Kobrzyński

NA HORYZONCIE

SOJUSZNIK LOTNICTWA

Z woli swoich członków zjednoczą się w końcu kwietnia w Socjalistyczny Związek Młodzieży Polskiej: Związek Młodzieży Socjalistycznej, Socjalistyczny Związek Młodzieży Wiejskiej i Związek Socjalistycznej Młodzieży Wojskowej. Nowa organizacja przejmie najlepsze tradycje postępowego ruchu młodzieżowego w Polsce oraz lepiej służyć będzie młodzieży i całemu społeczeństwu.

My, w lotnictwie, przywiązujemy dużą uwagę do integracji polskiego ruchu młodzieżowego. Wiemy bowiem jak znaczącą rolę spełniały organizacje młodzieżowe w naszym lotnictwie wojskowym i cywilnym. Szczególne zasługi ma Związek Młodzieży Polskiej, który na początku lat pięćdziesiątych objął szefostwo nad Wojskami Lotniczymi. ZMP-owskie zawołanie: „Młodzieży — na samoloty!" odbiło się szerokim echem w kraju, wskazało najlepszej, patriotycznej młodzieży drogę do szkół lotniczych. Setki lotników wojskowych i cywilnych zawdzięczało ZMP swój awans społeczny i życiowy, swą karierę lotniczą. ZMP-owcy włączyli się aktywnie w nurt rozwijającego się kraju, przodowali w szkoleniu i lotniczej działalności, byli inicjatorami wielu ważnych przedsięwzięć w aeroklubach i w lotnictwie wojskowym. ZMP był wiernym sojusznikiem partii i odegrał olbrzymią rolę w rozwoju Polski Ludowej.

Lotnicze tradycje ZMP kontynuowały również potem nowe organizacje młodzieżowe ZMS i ZMW, które przyjęły kierownictwo ideowe PZPR. Zarząd Główny Związku Młodzieży Socjalistycznej objął patronat nad Wyższą Oficerską Szkołą Lotniczą im. J. Krasickiego w Dęblinie. Niemałą rolę odegrał w Wojskach Lotniczych i w Wojskach OPK Związek Socjalistycznej Młodzieży Wojskowej. Żołnierze-lotnicy, członkowie ZSMW, przodowali w szkoleniu bojowym i politycznym, mają na swym koncie bogaty dorobek w działalności wychowawczej i szkoleniowej wśród młodzieży wojskowej. Także i Socjalistyczny Związek Młodzieży Wiejskiej dał się poznać jako sojusznik lotnictwa, współdziałając m. in. z aeroklubami w organizacji obozów szkoleniowych dla młodzieży wiejskiej.

Lotnictwo, jak rzadko która dziedzina, jest domeną ludzi młodych. Potrzebuje ono stale nowych kadr, patriotycznych i zaangażowanych w budownictwo socjalistycznej Polski. Nie było i nie będzie nam obojętne, kto zasiada za sterami naszych szybowców i samolotów, komu przyjdzie tworzyć jutro naszego lotnictwa. Dlatego też przywiązujemy dużo uwagi do nowego modelu ruchu młodzieżowego. Spodziewamy się, że nowa wspólna organizacja młodzieży pracującej miast i wsi lepiej zaspokoi aspiracje i oczekiwania młodych ludzi, którzy będą aktywnie uczestniczyć w ogólnonarodowym wysiłku, dobrze służąc młodzieży i społeczeństwu, partii i sprawie socjalizmu.

Liczymy, że nowo powstały Socjalistyczny Związek Młodzieży Polskiej, pomny tradycji swych poprzedników, będzie nadal sojusznikiem lotnictwa — pomoże młodzieży w rozwijaniu lotniczych zamiłowań i włączy się aktywnie w rozwój polskich skrzydeł.

Ikarus

STUDIA AGROLOTNICZE W OLSZTYNIE

Z prawdziwą satysfakcją możemy zakomunikować naszym Czytelnikom dobrą wiadomość: mamy z pierwszej ręki informacje na temat, który tak często przewija się w listach do „Skrzydlatej Polski": studiów z zakresu agrolotnictwa na Wydziale Rolniczym Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie.

Mieliśmy z tym, co tu ukrywać, sporo kłopotów. Wynikały one z faktu, iż nie zawsze w stu procentach byliśmy pewni posiadanych przez nas informacji oraz z drugiego faktu (co zostało potwierdzone), że kierunek tych studiów jest dopiero w trakcie organizacji.

Obecnie dzięki uprzejmości Prorektora do spraw Dydaktyczno-Wychowawczych prof. dr. hab. Z. Drabenta, otrzymaliśmy rzeczową informację, która — mamy nadzieję — zadowoli tych spośród naszych Czytelników, którzy pragną studiować agrolotnictwo w Olsztynie.

Kierunek studiów z zakresu agrolotnictwa na Wydziale Rolniczym Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie jest — jak to już zaznaczyliśmy wyżej — w trakcie organizacji. Obecnie — kształcenie przebiega w ramach studiów indywidualnych.

Studia trwają 4,5 roku. Absolwenci uzyskują tytuł magistra inżyniera rolnictwa oraz licencję pilota rolniczego z uprawnieniami do lotów agrolotniczych. W chwili obecnej na pierwszym roku Wydziału Rolniczego grupa agrolotników liczy 13 osób.

Pierwszy rok studiów realizowany jest ściśle według programu ogólnego, obowiązującego rolników. Specjalizacja według zmodyfikowanego programu — rozpoczyna się dopiero od III semestru i trwa aż do IX (V rok).

Zajęcia teoretyczne z zakresu agrolotnictwa obejmują 420 godzin, natomiast ćwiczenia w zakresie doskonalenia pilotażu — od 310 do 350 godzin lotu. Liczba godzin lotu ustalona została w sposób następujący:

- kandydaci posiadający licencję samolotową III klasy — 310 godzin lotu,
- kandydaci posiadający licencję szybowcową — 350 godzin lotu.

Szkolenie praktyczne w pilotażu przeprowadzone będzie w Olsztynie lub Kętrzynie. Wyżej wspomniana 13-osobowa grupa rozpocznie loty już w lipcu lub sierpniu br.

Jakie są warunki przyjęcia na studia o specjalizacji agrolotniczej? Podając je obok, odpowiadamy w ten sposób tym licznym naszym Czytelnikom, którzy nas o to w swych listach pytali. Nie wymieniamy ich tutaj z nazwiska — każdy zainteresowany sam się zorientuje, że to do niego zaadresowane.

Pozostaje nam, w imieniu licznej grupy Czytelników, serdecznie podziękować władzom Akademii za szybką reakcję na naszą prośbę o informacje w sprawie studiów agrolotniczych, życzyć gronu profesorskiemu powodzenia w pracy dla tak potrzebnej naszemu krajowi dziedziny gospodarki, zaś przyszłym agrolotnikom — wiele radości i satysfakcji z osiąganych podczas studiów postępów.

Prosimy jeszcze zanotować **adres Akademii Rolniczo-Technicznej: 10-957 Olsztyn — Kortowo. Telefon: 31-21** (centrala).

(Z)

Informacja dla kandydatów na studia o specjalizacji agrolotniczej na Wydziale Rolniczym Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie

Studia trwają 4,5 roku. Absolwenci otrzymują tytuł magistra inżyniera rolnika z licencją pilota rolniczego.

Warunki przyjęcia na studia:

1. Świadectwo dojrzałości,
2. Dobry stan zdrowia, potwierdzony zaświadczeniem lekarskim z Głównego Ośrodka Badań Lotniczo-Lekarskich Aeroklubu PRL we Wrocławiu,
3. Minimum licencja pilota szybowcowego II klasy, wskazana licencja pilota samolotowego III klasy.
4. Pozytywny wynik egzaminu wstępnego z następujących przedmiotów:
   - — biologia — egzamin pisemny i ustny (zakres szkoły średniej, liceum ogólnokształcącego),
   - — chemia lub matematyka do wyboru — egzamin ustny, zakres liceum ogólnokształcącego,
   - — język obcy — egzamin pisemny.

Termin składania podań — pod koniec roku szkolnego, jak na wszystkie uczelnie (maj, czerwiec).

Kandydaci z liceów technicznych, w których program nie uwzględnia biologii, winni sobie uzupełnić wiadomości z tego przedmiotu w takim stopniu, aby mogli zdać egzamin wstępny przynajmniej z wynikiem dostatecznym.

Polski samolot rolniczy PZL-106 „Kruk" w akcji opylania. Zdjęcie: W. Garbarczyk

aby zostać pilotem

Zawód pilota ma wiele cech budzących podziw i powszechne uznanie ze strony społeczeństwa. Może dlatego rokrocznie przed komisją lekarską kwalifikującą kandydatów do tego zawodu staje duża grupa młodych entuzjastów, zdecydowanych podjąć trudną ale zaszczytną pracę w lotnictwie.

Specyficzny jednak i odpowiedzialny charakter pracy w powietrzu wymaga od pilotów, a tym samym i od kandydatów do lotnictwa, obok dobrych chęci również nienagannego stanu zdrowia i pełnej sprawności fizycznej i psychicznej. Nie wszyscy kandydaci spełniają powyższe warunki i to jest powodem, że część z nich nie zostaje zakwalifikowana do szkolenia lotniczego ze względów zdrowotnych. Dlaczego tak się dzieje? Czy stwierdzone zmiany chorobowe są wynikiem działania czynników całkowicie niezależnych od badanego, a jeżeli nie, to co można zrobić, by maksymalnie ograniczyć liczbę uniezdolnień z przyczyn zdrowotnych?

Próbą odpowiedzi na te i podobne pytania wydaje się być niniejsze opracowanie. Jego myślą jest zasygnalizowanie schorzeń stwierdzanych najczęściej z równoczesnym zwróceniem uwagi na przypuszczalne przyczyny ich występowania. Znajomość przyczyn najczęściej występujących chorób pozwala — sądzę — na podjęcie we właściwym czasie środków zmniejszających i ograniczających ich niekorzystne następstwa. Stanowi to ważny element działalności profilaktycznej.

JAKIE SCHORZENIA

W rejestrze chorób i wad budowy ciała stwierdzanych u kandydatów do szkół lotniczych — powtarzają się zazwyczaj wady wzroku, schorzenia laryngologiczne, a wśród nich znaczne osłabienie słuchu, przewlekłe stany zapalne krtani, gardła, uszu środkowych, dużego stopnia zmiany deformacyjne upośledzające znacznie drożność nosa (przerost muszli nosowych, skrzywienie przegrody nosa itp.), nadmierna pobudliwość narządu przedsionkowego.

Wśród zastrzeżeń internistycznych duży procent stanowią m.in. czynnościowe zaburzenia układu krążenia (skłonność do częstoskurczu, nadciśnienia tętniczego), nadmierna pobudliwość neurowegetatywna.

Zastanawiający jest też zły stan uzębienia, co wyraża się m.in. dużymi brakami lub rozległą próchnicą zębów (zęby zgorzelinowe), wadami zgryzu, wadliwym ułożeniem szczęk itp.

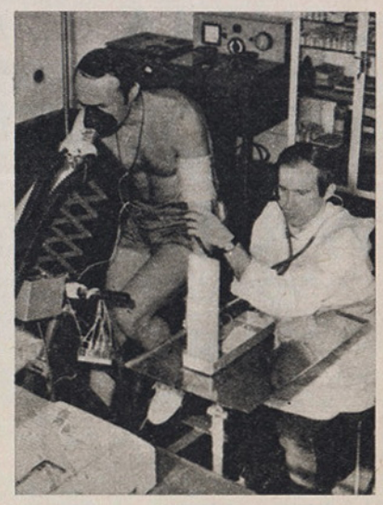
W badaniach chirurgicznych przeważają zazwyczaj nieprawidłowości budowy ciała (skrzywienie kręgosłupa, deformacje klatki piersiowej, płaskostopie, żylaki kończyn dolnych, słaba budowa ciała), ale stwierdzono również u kandydatów znacznego stopnia nadwagę i otyłość. Na szczęście nie były to przypadki zbyt częste. Niepokojący natomiast pozostaje fakt, że dotyczą one ludzi młodych.

JAK PRZECIWDZIAŁAĆ

Trudno byłoby zaproponować gotową receptę dla każdego przypadku. Dotychczas np. nie wyjaśniono jeszcze zjawiska odporności narządu słuchu na szkodliwe działanie hałasu, jak też na jego nadmierną wrażliwość. Okresowo prowadzone badania wykazują jednak, że istnieje pewna grupa ludzi z wrażliwym, łatwo ulegającym uszkodzeniu aparatem odbiorczym ucha. W tych przypadkach szczególne działanie energii akustycznej o dużym natężeniu powodować może różnego stopnia jedno lub obustronne upośledzenie słuchu. Istnieją też doniesienia o szkodliwym wpływie hałasu na funkcjonalność błędnika. Stwierdzane zmiany szczególnie wyraźnie występują w przypadkach upośledzenia słuchu i ujawniać się wówczas mogą jako zaburzenia równowagi. Wg niektórych autorów, istnieje nawet współzależność pomiędzy stopniem uszkodzenia słuchu, a zaburzeniami równowagi. Pamiętać o tym powinni przede wszystkim zwolennicy tzw. „mocnego uderzenia" i ogłuszających tonów.

Warto też przypomnieć, że przewlekłe nieżyty nosa, gardła, krtani często obserwuje się u palaczy papierosów i zazwyczaj ustępują one po zaniechaniu palenia. Tytoń, alkohol, nadużywanie niektórych środków farmakologicznych bywają niekiedy również przyczyną tzw. toksycznego osłabienia słuchu lub niedowidzenia. Zmiany te w dużym stopniu lub całkowicie są odwracalne po usunięciu działania czynnika toksycznego. Udowodniono poza tym, że palenie tytoniu doraźnie upośledza m.in. wentylację płuc, powoduje wzrost ciśnienia tętniczego z równoczesnym zmniejszeniem ukrwienia tkanek, a szereg poważnych chorób układu sercowo-naczyniowego, oddechowego, przewodu pokarmowego ma ścisły związek z paleniem tytoniu. Szczególnie niekorzystne następstwa notuje się u osób, które rozpoczęły palenie tytoniu w wieku młodzieńczym. Rozwijający się organizm jest bardzo wrażliwy na działanie czynników toksycznych i szybciej ulega uszkodzeniu. Potwierdzają to m.in. cytowane w jednym z czasopism fachowych wyniki badań, z których wynika, że w okresie 3-letniej obserwacji grupa młodzieży paląca nałogowo tytoń wykazywała zahamowanie wzrostu, niedostateczny rozwój klatki piersiowej i płuc. Zmiany te były mniej wyraźne u osób palących okolicznościowo. Wg innych autorów palenie tytoniu może spowodować też osłabienie pamięci, zwolnienie procesów psychicznych, brak emocji itp. Nieobojętny dla rozwijającego się organizmu jest także zły stan uzębienia.

Badania sprawności psychotechnicznej pilotów. Zdjęcia: J. Rapiński (2)



Badanie pozwalające ustalić aktualny poziom wydolności fizycznej pilota.

Przyczyną długotrwałych chorób układu kostno-stawowego, sercowo-naczyniowego — pozostawiających trwałe uszkodzenie narządów wewnętrznych, mogą być również chorobowo zmienione, a nie leczone zęby.

Niebezpieczeństwo zaburzeń w rozwoju psychofizycznym kryją też powtarzające się często napięcia emocjonalne. Nie przygotowywanie zadanych na następny dzień lekcji i wtórnie, godzinne oczekiwanie w napięciu nerwowym na dzwonek — żeby nie być pytanym, zakłóca podstawowe funkcje ustroju — krążenie, oddychanie, trawienie, a to przy częstym powtarzaniu odbija się niekorzystnie na zdrowiu.

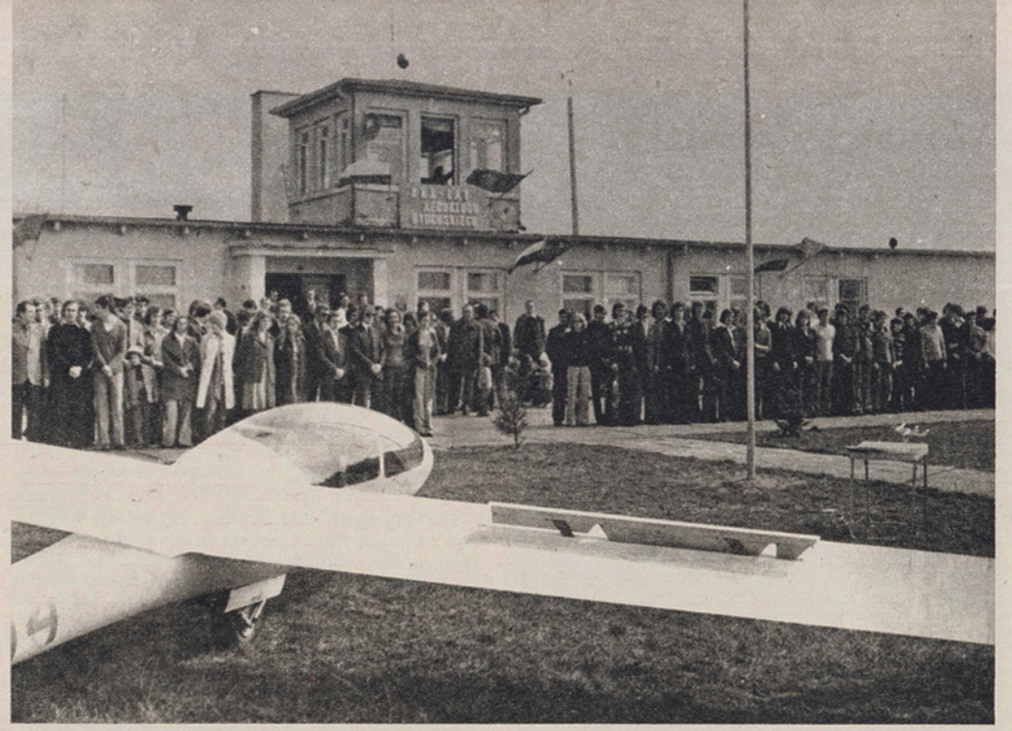
Znane są nadciśnienia tętnicze nerwicopochodne i inne zaburzenia, u podłoża których znaleźć można powtarzające się sytuacje stresowe. Obserwowane w okresie dojrzewania nerwice mogą być też przyczyną niechęci do jedzenia i następowego niedoboru witamin — soli mineralnych itp. co niekorzystnie odbija się na rozwoju organizmu.

Czynnikiem utrudniającym prawidłowy rozwój jest również mała aktywność ruchowa. Brak ruchu zmniejsza wyraźnie pułap tlenowy. Konsekwencją tego jest słaba wydolność fizyczna organizmu.

Badania wykazują, że możliwość osiągnięcia wysokiego poziomu wydolności fizycznej istnieje tylko w młodym wieku. Pułap tlenowy wzrasta do około 20 roku życia. Jeżeli w tym okresie życia nie wykształci się wysokiej sprawności funkcji zaopatrzenia tlenowego, organizm zachowa na przyszłość niewielką wydolność fizyczną. Ważne znaczenie ma wczesne wykrycie wad budowy ciała. W początkowym okresie nieraz zwrócenie uwagi na niewłaściwą postawę lub nietrudne ćwiczenia korekcyjne — usuwają nieprawidłowości, co zapobiega trwałym — często upośledzającym sprawność ustroju człowieka — zniekształceniom.

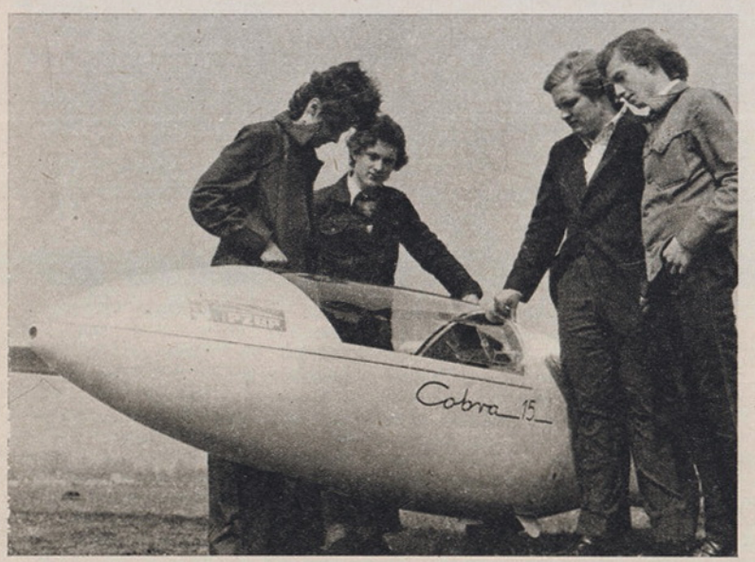
Dr med. M. CHORMAŃSKI

Bydgoszcz dba o swoich lotników. Z okazji 30-lecia Aeroklubu Bydgoskiego lotnicy sportowi znad Brdy otrzymali w darze dwa nowe szybowce. Urząd miasta Bydgoszczy ufundował Aeroklubowi Bydgoskiemu szybowiec „Jantar-1", natomiast Pomorskie Zjednoczenie Budownictwa – szybowiec „Cobra-15". Uroczyste przekazanie tych pięknych darów odbyło się 3 kwietnia br. podczas otwarcia sezonu lotniczego. Oprócz bydgoskich lotników, w uroczystości wzięli udział przedstawiciele władz partyjnych i administracyjnych miasta oraz liczne rzesze społeczeństwa, zwłaszcza młodzieży. Członkowie Aeroklubu Bydgoskiego zademonstrowali zebranym na lotnisku loty na przekazanych szybowcach oraz skoki spadochronowe, lotnie i modele lotnicze. W mieście otwarta została wystawa dorobku modelarskiego w okresie 30-lecia Aeroklubu Bydgoskiego.



3 kwietnia br. na lotnisku Aeroklubu Bydgoskiego – otwarcie sezonu lotniczego, połączone z przekazaniem lotnikom pięknych darów w postaci dwóch szybowców.

BYDGOSKI DAR DLA LOTNIKÓW



Szybowiec „Cobra-15" – dar bydgoskich budowlanych, czyli Pomorskiego Zjednoczenia Budownictwa.

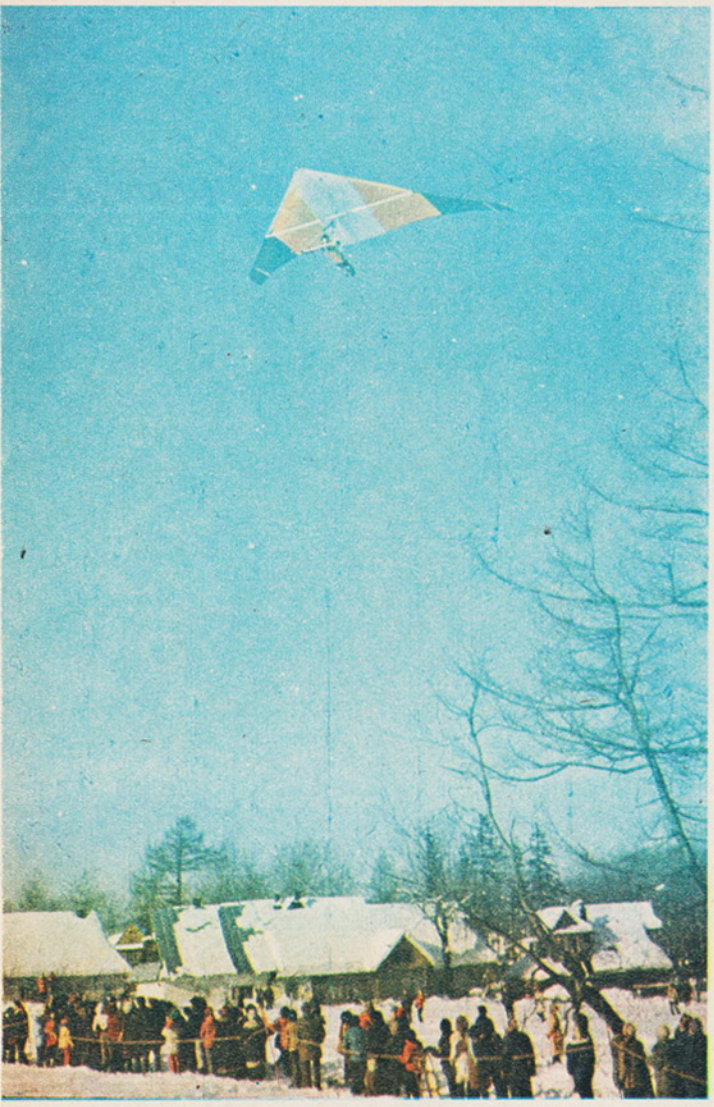
„Jantar-1" – dar Urzędu miasta Bydgoszczy, za którego sterami zasiada b. dwukrotny mistrz świata, Jan Wróblewski.

ZDJĘCIA: BERNARD KOSZEWSKI

Realizowanie marzeń o lotnictwie w Bydgoszczy zaczyna się od modelarstwa (z lewej).

Lotniarstwo w Aeroklubie Bydgoskim zdobywa coraz to nowych zwolenników (z lewej).

Szczęście spadło prosto z nieba, czyli spadochroniarz w stroju kominiarza w chwilę po skoku na otwarcie sezonu, w otoczeniu bydgoskiej młodzieży.



Lotnia drugiej generacji „Flamingo" szybuje po starcie ze stoku zakopiańskiego Nosala.
Zdjęcia: J. Wojciechowski (3)

OBRACHUNKI Z

Dostały się nasze lotnie w dobre ręce (patrz „SP" nr 10/76), można więc spokojnie dokonać obrachunku również z innymi sprawami. Z pozoru może drobnymi, ale przecież istotnymi, zwłaszcza dla bezpośrednio zainteresowanych — miłośników lotni. Redakcja nasza otrzymuje wiele listów ze stale powtarzającymi się pytaniami, które w obecnej sytuacji organizacyjnej mogą już trafiać do innego adresata.

A więc po kolei.

1. Rozwojem lotniarstwa w Polsce kieruje obecnie Zarząd Główny Aeroklubu PRL i jego organ doradczy — powołana 12 lutego br. Komisja Specjalnościowa Lotniarstwa (szczegóły w „SP" nr 9/1976). Tak więc we wszelkich sprawach związanych z organizacją ruchu, imprezami, adresami sekcji lotniarskich działających przy aeroklubach regionalnych, aktualnymi przepisami, literaturą szkoleniową, problemami technicznymi, planami typowych lotni powszechnych i zaopatrzenia materiałowego do ich budowy można teraz zwracać się pod adresem: Biuro Zarządu Głównego APRL (oraz Komisja Specjalnościowa Lotniarstwa ZG APRL), ul. Krakowskie Przedmieście 55, 00-071 Warszawa.

2. Redakcja „Skrzydlatej Polski", wspólnie z redakcją „Horyzontów Techniki", prowadzi obecnie w ramach akcji „Skrzydła dla wszystkich" jedynie sprawy związane z konkursem na najlepszą konstrukcję lotni klasy standard i klasy otwartej (szczegóły w „SP" nr 3/1976). W tym celu zamieszczamy jako pomoce techniczne uczestnikom naszego konkursu aktualne przepisy międzynarodowe FAI dla lotni („SP" nr 11/1976) oraz przepisy bezpieczeństwa w budowie lotni (przygotowane do druku). Pokazujemy również ciekawe konstrukcje lotni zagranicznych.

3. „Skrzydlata Polska" będzie nadal rejestrowała wszelkie przejawy rozwoju lotniarstwa w kraju i za granicą, zamieszczając informacje tekstowe oraz ilustracyjne. W tym również i ciekawsze korespondencje otrzymane od naszych Czytelników.

4. „Skrzydlata Polska" udostępni swe łamy Komisji Specjalnościowej Lotniarstwa APRL (patrz informację na tej stronie).

A teraz odpowiedzi bieżące na listy Czytelników.

Plany lotni. Numer „SP" 3/1976 z planami lotni „SP-Standard" jest już wyczerpany. Radzimy skorzystać z czytelni. Polecamy również „Horyzonty Techniki" nr 1/1976 z planami lotni.

Literatura fachowa. W przygotowaniu do druku w Wydawnictwach Komunikacji i Łączności w Warszawie znajduje się książka o lotniach, która ma ukazać się już za kilka miesięcy. Porusza ona sprawy związane z teorią, konstrukcją, przepisami i techniką latania na lotniach.

Lotnie z płatem sprężystym, lotnie typu szybowcowego i sztywnopłaty. Polecamy dwumiesięcznik „Biuletyn Informacyjny Instytutu Lotnictwa" nr 3/1975 oraz nawiązanie kontaktu z Klubem Twórców Lotniczych Konstrukcji Amatorskich przy Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji, 50-020 Wrocław, ul. Świerczewskiego 74. Adresy warszawskich budowniczych lotni typu szybowcowego były zamieszczone w wykazach członków KAK.

Lotnie składane. Pisaliśmy o tym w „SP" nr 50/1975. Adresy gdańskich konstruktorów lotni składanych były zamieszczone w wykazach członków KAK.

Lotnie konstrukcji drewnianej, holowane i z napędem. Są niedozwolone w lotniarstwie powszechnym.

Lotnie pokryte folią plastykową. Odradzamy ze względów bezpieczeństwa. Należy stoKLUB AMATORÓW LOTNI

KOMISJA LOTNIARSTWA JUŻ DZIAŁA

Powołana przez ZG APRL Specjalnościowa Komisja Lotniarstwa rozpoczęła swoje prace. Pierwsze posiedzenie Komisji odbyło się 18 marca br. w Warszawie. Jak poinformował p.o. sekretarza Komisji — Mirosław Rodzewicz, głównym tematem spotkania były przepisy regulujące w kraju sprawy szybowania na lotniach. Opracowanie projektu przepisów budowy sprzętu (i to w obu klasach: STANDARD i OTWARTEJ) powierzono mgr. inż. Adamowi Kurbielowi z Aeroklubu Bielsko-Białskiego. Oparte one będą na istniejących już na świecie aktach w tej mierze oraz doświadczeniach krajowych lotniarzy. Inż. A. Kurbiel przygotowuje również kryteria i zasady rozwoju lotniarstwa powszechnego.

Przewodniczący Komisji — Jerzy Lutkowski z Aeroklubu Częstochowskiego, zajął się opracowaniem programu szkolenia i regulaminu rozgrywania zawodów lotniarskich.

15 kwietnia br. na następnym posiedzeniu Komisji Specjalnościowej Lotniarstwa, Aerokluby Częstochowski i Bielsko-Bialski przedstawią dokumentacje lotni do budowy amatorskiej. Ośrodek bielski zaprezentuje prawdopodobnie plany lotni klasy STANDARD, która będzie seryjnie produkowana w Przedsiębiorstwie Doświadczalno-Produkcyjnym Szybownictwa „PZL — Bielsko". Po oficjalnym zatwierdzeniu, dokumentacje te udostępniono by szeroko zainteresowanym amatorom „skrzydeł dla wszystkich".

Komisja podjęła decyzję o zorganizowaniu w dniach 4—6 czerwca br. (wolna sobota) I Ogólnopolskich Zawodów Lotniarskich w Jeżowie. Celem imprezy byłoby zorientowanie się co do poziomu i liczebności krajowego ruchu lotniarskiego, rozegranie zawodów w klasie STANDARD i OTWARTEJ oraz przeprowadzenie eliminacji wstępnych do późniejszych I Mistrzostw Polski Pilotów Lotni. Zawody w Jeżowie będą miały bardziej charakter szkoleniowy niż wyczynowy. Rozważa się także zorganizowanie podobnej imprezy w lipcu lub sierpniu br.

A teraz uwaga: wstępny termin ewentualnych I Mistrzostw Polski Pilotów Lotni ustalono na 3—5 września br. (wolna sobota). Podczas tych właśnie zawodów nastąpi rozstrzygnięcie konkursu konstruktorskiego na najlepszą lotnię, organizowanego w ramach akcji SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH — SKRZYDŁA DLA KAŻDEGO. Napisaliśmy — ewentualnych mistrzostw, bo o randze imprezy — czy będą to mistrzostwa Polski, czy też kolejne zawody ogólnopolskie, zadecyduje poziom krajowego lotniarstwa zaprezentowany w czerwcu w Jeżowie, no i oczywiście ZG Aeroklubu PRL.

O wszystkich wymienionych imprezach lotniarskich będziemy informować naszych Czytelników na bieżąco.

27 marca br. walne zgromadzenie Aeroklubu Warszawskiego podjęło decyzję o utworzeniu Sekcji Pilotów Lotni, tak więc skończy się „bezdomność" stołecznych amatorów lotni.

Niepewny jest jednak udział naszych lotniarzy w I oficjalnych Mistrzostwach Świata w Kössen (austriackie Alpy), planowanych na 1—12 września br. Sprawa rozbija się o brak dewiz na opłacenie wpisowego (200 dolarów) i pokrycie kosztów utrzymania. Oblicza się, że udział w mistrzostwach ekipy 4 lotniarzy kosztowałby 1 300 dolarów. Jak

Lotniarze z wrocławskiej Mera — ELWRO już latają w Jeżowie. Szczegóły w informacji obok.
Zdjęcie: Michał Smolański

LOTNIAMI

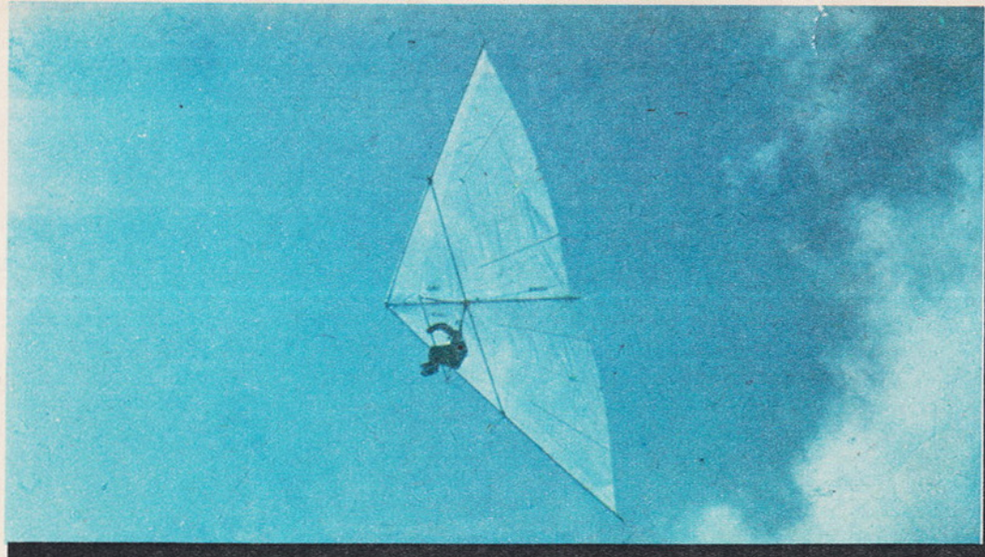
sować dakron albo torlen (lub ich odpowiedniki).

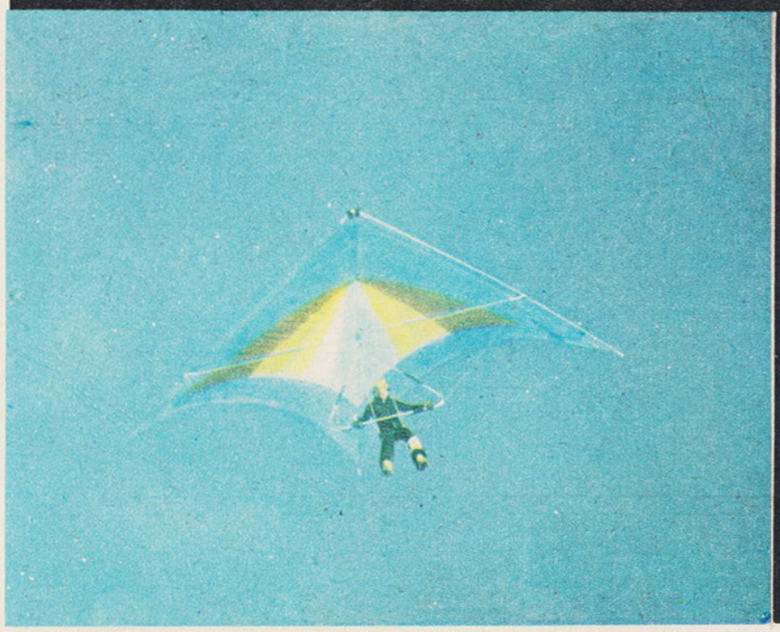
Zawody modeli lotni (odległość, czas lotu, celność lądowania). Propozycja ciekawa. Może tym zainteresować sekcje modelarskie w aeroklubach?

Artykuł ten zawiera odpowiedzi na listy niżej wymienionych Czytelników: Andrzej Ammer — Łódź, Adam Majewski — Nowa Ruda, Andrzej Doering i Marek Mieć — Bielsko, Krzysztof Buzak — Warszawa, Mirosław Kalicki — Piątnica, Adam Kubicki — Miłocice, Marek Pawłowski — Drygulec, Bogdan Pachulski — Ursus, Ludwik Gawrysiak — Mirosławiec, Bogdan Ferks — Stargard, Jerzy Nieściur — Baligród, Stanisław Kopeć — Chęciny, Andrzej Stachowicz — Warszawa, Jan Młot i Zygmunt Mendaluk — Wrocław, Dariusz Ujma — Częstochowa, Jerzy Stroba — Sochaczew, Krystyna Wlazłowska — Kolin, Adam Dorożała — Poznań, Henryk Tomasiak — Nowy Sącz, Roman Pracz — Nowa Ruda, Zdenek Nowák — Olomouc (CSRS), Jacek Dudzik — Długopole Zdrój, Mirosław Król — Rybczewice, Krzysztof Klawon — Bydgoszcz, Zdzisław Migczyński — Radków Kłodzki, Peter Adamica — Trenčin (CSRS), Janusz Kogut — Rzeszów, Paweł Klimaszewski — Kwidzyń, T. Osowski — Olsztyn, Romuald Wysocki — Ełk, Edward Matusiak — Karsibór, Roman Kowalski — Radomsko, Krzysztof Novemberg — Ciechanów, Antoni Jarosz — Dzielawy, Tomasz Marzec — Katowice, Wojciech Wawrytko i Zbigniew Śliwiński — Zakopane, Leszek Żmuda — Ślemirowice, Andrzej Kuczyński — Kielce, Artur Czajkowski i Piotr Jelinowski — Puławy, Piotr Kurpiński — Płońsk, Leonard Zaremba — Lublin, Andrzej Gocał — Zakopane, Zygmunt Bytner — Szczecin, Jacek Czekałło — Płońsk.

A przy okazji prosimy o uważne czytanie KAL-u, aby nie powtarzać pytań, na które już wielokrotnie odpowiadaliśmy.

(W)





Kto raz poczuł się ptakiem, kto przespacerował się w powietrzu z płóciennymi skrzydłami u ramion, ten pełzanie po ziemi uzna za krzywdę nie zawinioną, wyrządzoną człowiekowi przez macochę — naturę. Będzie odtąd przez cały tydzień wąchał powietrze — skąd i ile wieje, będzie tęsknie liczył obłoki a w niedzielę na pewno skoczy z lotnią w powietrze z pobliskiego zbocza...

wynika z regulaminu, w Kössen można będzie reklamować wszystko — z wyjątkiem alkoholu i papierosów — przez umieszczanie napisów lub symboli na pokryciu podniebnych ptaków. Czyżby więc nie było w kraju instytucji (myślę o PZL, LOT, FSO, Bumar), gotowych sfinansować wyjazd polskich lotniarzy i skorzystać ze świetnej oraz oryginalnej okazji zareklamowania swoich wyrobów? Zwłaszcza że zawody te będą transmitowane przez telewizje całego świata.

LOTNIE I RURY DURALOWE BĘDĄ W SKLEPACH CSH

Jak już podawaliśmy w „SP", nowymi sojusznikami akcji SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH — SKRZYDŁA DLA KAŻDEGO zostały Przedsiębiorstwo Doświadczalno-Produkcyjne Szybownictwa „PZL — Bielsko" oraz Centralna Składnica Harcerska. Pomoc ta okazała się bezcenna, bo dyrektor katowickiej Centrali Handlowej Metali Nieżelaznych poinformował, że nie podejmuje ona dalszej sprzedaży rur duralowych indywidualnym amatorom budowy lotni. Po ogłoszeniu przez naszą redakcję i redakcję „Horyzontów Techniki" wspólnego przedsięwzięcia SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH, Centrala została zasypana ponad 300 zamówieniami na rury. Jej sklepy i magazyny nie są jednak przygotowane do sprzedaży tego typu asortymentu (długość rur 6 m), a wysyłka na prywatne adresy klientów, połączona z korespondencją i wypisywaniem licznych faktur, stanowi zbyt wielkie obciążenie dla tamtejszego Działu Zbytu. Dyrektor obiecał jednocześnie, że w całości zrealizuje zamówienia na rury, złożone przez uprawnioną do tego instytucję.

Tak też się stało. Za pośrednictwem organizatorów akcji SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH, Centralna Składnica Harcerska rozpoczęła starania o zakup w Katowicach 300 kompletów rur na amatorskie lotnie. Każdy zestaw uzupełni się niezbędną ilością stalowej linki na odciągi. Będzie też prawdopodobnie możliwość nabycia w sklepach CSH materiału na pokrycie lotni.

CSH zamierza również rozprowadzać za pośrednictwem swoich składnic gotowe lotnie klasy STANDARD, produkcji bielskich zakładów szybowcowych. W tym celu zostały już nawiązane oficjalne rozmowy handlowe. CSH gotowa jest zakupić w br. 500 gotowych lotni. Każda z nich będzie posiadała atest potwierdzający zgodność z obowiązującymi w kraju przepisami budowy oraz instrukcję montażu.

Ponieważ CSH to firma operatywna i rzeczowa, podano już adresy składnic CSH, które wytypowane zostały do rozprowadzania gotowych lotni STANDARD oraz kompletnych zestawów do amatorskiej budowy sprzętu. Oto one:

— Bydgoszcz, ul. Dworcowa 8 oraz sklep przy ul. Jagiellońskiej 10;

— Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Grunwaldzka 42;

— Gdynia, ul. Abrahama 36;

— Jelenia Góra, pl. Ratuszowy 11;

— Katowice, ul. Armii Czerwonej 2;

— Kłodzko, pl. B. Chrobrego 14;

— Sosnowiec, ul. Modrzejowska 22;

— Warszawa, ul. Marszałkowska 82/84;

— Wrocław, ul. Kazimierza Wielkiego 32.

Jerzy Metelski

KAŻDA WOLNA CHWILA W POWIETRZU

Kto raz poczuł się ptakiem, kto się przespacerował w powietrzu z płóciennymi skrzydłami u ramion, ten pełzanie po ziemi — z brzemieniem powszechnego ciążenia w kościach — uzna za krzywdę nie zawinioną, krzywdę wyrządzoną przez macochę-naturę, która naczelnemu ssakowi odmówiła skrzydeł. Będzie odtąd wąchał powietrze — skąd i ile wieje, będzie tęsknie liczył obłoki, a w niedzielę skoczy pod Jelenią Górę z lotnią na dachu „Syrenki".

Ale kończy się wczesne stadium latania: byle jak i na byle czym. Kończy się — być może — romantyzm pionierstwa...

W odstawkę muszą pójść tyczki, gazrurki, karnisze do firan, obrusowa folia w kwiatki. Zastąpi je to, z czego na świecie budowane są lotnie. Polatamy na prawdziwym sprzęcie, który oferuje każdemu obywatelowi PRL nasz nowy sojusznik PZL-Bielsko. To jednak dalsza, lub nie tak daleka przyszłość. Na razie — Mistrzostwa Polski zapowiedziane na wrzesień 1976 r. Może w obsadzie międzynarodowej. Aby nawiązać sportową walkę, trzeba intensywnie trenować. Hasło: „każda wolna chwila w powietrzu" stanowi już dzisiaj program działania lotniarzy z Mera-ELWRO. Wznowiono loty. W ostatnią niedzielę lutego nad kotliną jeleniogórską widziano ich kolorowe skrzydła. Pewnym zaskoczeniem była wiadomość, iż na stokach Jeżowa nie są w tym roku pierwsi. W styczniu trenował tu m. in. „Quick-Silver" z Warszawy, a także grupa pilotów z Politechniki Wrocławskiej. Z myślą o przyszłych zawodach wrocławiacy z ELWRO ćwiczyli te elementy pilotażu, które prawdopodobnie stanowić będą program mistrzostw. Dość dobrze wypadło zadanie celności lądowania. Średni rozrzut nie przekraczał 30 m.

Dla ludzi-ptaków z terenu Dolnego Śląska Jeżów stanowi autentyczną szkółkę latania. Mają tutaj wszystko: życzliwość kierownictwa Aeroklubu Jeleniogórskiego, najbezpieczniejszy w Polsce stok północ-południe i częste wiatry wiejące z tych właśnie kierunków. Gdyby zainstalować wyciąg do transportowania lotni na wierzchołek, Jeżów stałby się rajem lotniarzy. Nie tylko tych początkujących.

Piloci szybowcowi starszego pokolenia pamiętają fantastyczne warunki do uprawiania lotów żaglowych nad pasmem jeżowskich wzgórz. Stabilny wiatr wiejący z równiny gwarantuje bezpieczne loty na prądach zboczowych. Mogliby tu latać wszyscy, którym lot ślizgowy nie dostarcza już satysfakcji.

Chwalę Żar jako projektowane Centrum Szkoleniowe lotniarzy, ale może warto Jeżów odkryć po raz drugi?

Jacek Gawęda
Wrocław

SPADOCHRONY Z LEGIONOWA

Sprzyjająca i ustabilizowana atmosfera w polskim sporcie spadochronowym, a także przychylne stanowisko Zakładów Sprzętu Technicznego i Turystycznego w Legionowie stwarzają dobre perspektywy rozwoju i gospodarki sprzętem spadochronowym, pozwalają ograniczyć import i sięgać po najbardziej śmiałe rozwiązania konstrukcyjne. Można z zadowoleniem stwierdzić, że nowe polskie spadochrony nie ustępują zagranicznym. (Ciekawostka: producenci spadochronów PTCH zakupili ostatnio nasze spadochrony zapasowe typu SZ-73). Do niewątpliwie udanych nowości należy zaliczyć takie spadochrony jak: spadochron wyczynowy typu SW-5, spadochron zapasowy typu SZ-73 oraz tak bardzo oczekiwany przez skoczków, najnowszy polski spadochron szkolno-treningowy typu ST-7.

Biorąc pod uwagę fakt, że w niedługim czasie lotnictwo sportowe masowo wprowadzi ST-7 do użytkowania (na miejsce wysłużonego PD-47), pragniemy podać nieco danych lotno-technicznych tego spadochronu.

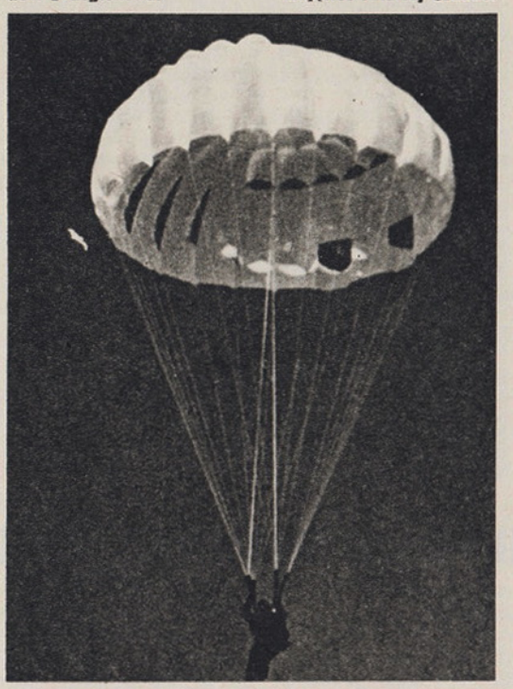
ST-7 w komplecie ze spadochronem zapasowym służyć będzie do szkolenia podstawowego i treningu skoczków. Zapewnia bezpieczne wykonywanie skoków spadochronowych systemem desantowym (z otwarciem pokrowca za pomocą liny wyciągającej) z samolotu lecącego z prędkością do 160 km/h. Minimalna bezpieczna wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem wynosi 150 m, przy prędkości poziomo lecącego samolotu 120—250 km/h. Skoczek wraz z ekwipunkiem o ciężarze 100 kg opada z prędkością nie większą niż 5,2 m/s. Spadochron zapewnia stateczne opadanie, możliwość uzyskania i redukowania obrotów za pomocą ściągnięcia linki sterowniczej. Czas trwania obrotu o 360° wynosi 10—14 s. ST-7 składa się ze spadochronika wyciągającego (kulistego), osłony czaszy, linki łączącej, czaszy, uprzęży i pokrowca.

SPADOCHRONIK WYCIĄGAJĄCY (służący do wyciągania czaszy wraz z osłoną z pokrowca spadochronu, a następnie ściągnięcia jej z czaszy), wykonany jest z tkaniny i siatki stylonowej oraz odpowiedniego mechanizmu sprężynowego.

OSŁONA CZASZY (mająca za zadanie przedłużenie czasu otwierania spadochronu, co ma istotny wpływ na zmniejszenie dynamicznego obciążenia podczas napełniania się czaszy oraz porządkuje proces otwarcia i zapobiega ewentualnym przerzutom linek nośnych przez czaszę) uszyta jest z tkaniny wiskozowej, w kolorze pomarańczowym.

LINKA ŁĄCZĄCA (przeznaczona do połączenia spadochronika wyciągającego z czaszą spadochronu) ma 2,5 m długości.

ST-7, najnowszy polski spadochron szkolno-treningowy rodem z Legionowa. Zdjęcie: Andrzej Szaudel



CZASZA SPADOCHRONU o powierzchni 73 m² uszyta jest z 24 klinów (każdy klin z 6 płatów) tkaniny torlenowej. Część tylna ma 2 szczeliny. W bokach czaszy znajdują się po trzy szczeliny, umożliwiające sterowanie spadochronem. W części przedniej natomiast znajduje się pięć, a w części tylnej siedem szczelin ustatecznijących.

UPRZĄŻ. W spadochronach ST-7 spotkać się można z nierozdzielnym połączeniem taśm nośnych czaszy z taśmą główną uprzęży. W użytkowaniu będzie także uprząż, która ma połączenie taśm nośnych z uprzężą za pomocą rozłączników. Dlatego do uprzęży nie mającej rozłącznika niezbędne jest uszko rozbieralne. W uprzęży zastosowano wszystkie zapięcia płaskie, które umożliwiają bez większego trudu dopasowanie jej do ciała skoczka.

POKROWIEC ma kształt koperty. Wykonany jest z tkaniny stylonowej. Zapina się za pomocą czterech oczek, dwóch stożków, jednej pętelki i jednego zapinającego uszka (umieszczonych na wyłogach pokrowca) oraz trzech zawleczek linki wyzwalającej. Ma odpowiednie umocowania dla samoczynnego przyrządu otwierającego (KAP) i łączenia ze spadochronem zapasowym.

Spadochron ST-7 jest na wskroś nowoczesny i odpowiada współczesnym wymogom światowym. Wprowadzone w nim szczeliny i rozłączniki taśm nośnych uprzęży niewątpliwie zmuszają instruktora spadochronowego do rozszerzenia zakresu szkolenia uczniów (teoretycznego i naziemnego). W procesie nauczania należy zwrócić baczną uwagę na opanowanie elementów posługiwania się rozłącznikami, ich kontrolę i konserwację. Nie zaleca się w początkowym okresie szkolenia na spadochronie ST-7 zmieniać uczniowi spadochronu na inny typ.

W 1976 r. podstawowe szkolenie spadochronowe w Aeroklubie PRL w przeważającej mierze odbywać się będzie z wykorzystaniem samolotów AN-2. Dlatego też skoki szkolne ze spadochronami ST-7 winny być wykonywane w grupach nie większych niż cztery osoby w jednym nalocie samolotu.

M. K.

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

NADMIAR CHĘTNYCH

Polskie Linie Lotnicze LOT od lat narzekają na brak pilotów. Cierpi na tym rozkład lotów rejsowych. Na pilotów z licencją zawodową łakomym okiem spogląda lotnictwo gospodarcze, usługowe, sanitarne, dyspozycyjne. Krótko mówiąc — zawodowe lotnictwo cywilne odczuwa nieustająco brak pilotów samolotowych.

Niewątpliwy kryzys w tej mierze pogłębia się na skutek braku cywilnej szkoły pilotów zawodowych. W tej sytuacji główny ciężar szkolenia podstawowego spoczywa na lotnictwie sportowym. Na mocy specjalnego porozumienia między Aeroklubem PRL i PLL LOT, te ostatnie partycypują przynajmniej w kosztach szkolenia pilotów. Pozostałe rodzaje lotnictwa cywilnego namawiają jak mogą, jeśli nie użyć słowa kaperują, pilotów i — co gorsze — instruktorów lotnictwa sportowego do pracy u siebie.

Nic więc dziwnego, że na ostatnim ogólnopolskim spotkaniu publicystów lotniczych, wysoki przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji raz jeszcze przypomniał, iż pierwszym i najważniejszym problemem lotnictwa cywilnego jest szkolenie specjalistów. Przede wszystkim pilotów, chociaż nie tylko, bowiem wiele do życzenia pozostawia także szkolenie pozostałych służb lotniczych.

Wobec złożoności i obszerności tematu, chcę mówić tylko o szkoleniu pilotów. Jest niezrozumiałym paradoksem, że podczas gdy lotnictwu zawodowemu brakuje pilotów, większość aeroklubów regionalnych nie może się opędzić od... nadmiaru kandydatów na pilotów. Dla przykładu, do Aeroklubu Warszawskiego w ostatnim okresie zgłosiło się tylko z terenu Warszawy, blisko dwustu kandydatów na pilotów. Samorzutnie, bez żadnego agitowania, z własnej woli i inicjatywy. Po wstępnych badaniach lekarskich w aeroklubie oraz po badaniach lotniczo-lekarskich w GOBLL-u, 60 młodych ludzi odpowiada wymaganiom zdrowotnym, stawianym kandydatom na szkolenie w powietrzu. Niestety, w tym momencie następuje u większości tych młodych ludzi wielkie rozczarowanie. Największy w kraju aeroklub półtoramilionowej stolicy, mający służyć także młodzieży okolicznych województw, może w ciągu roku wyszkolić na szybowcach zaledwie 20 kandydatów. Wynika to z aktualnych możliwości i środków aeroklubu. Żal więc patrzeć na młodych ludzi, którzy muszą odejść z aeroklubu z kwitkiem. Rozumie to aeroklub, dlatego też postara się niemałym dodatkowym wysiłkiem wyszkolić dalszych pięciu, a może nawet dziesięciu kandydatów. Ale to już naprawdę będzie wszystko, na co go stać. Reszta zdrowych i zdolnych kandydatów na lotników musi czekać do następnego roku. Z nadzieją, ale bez pewności. I tak jest co roku, od lat. I to nie tylko w Aeroklubie Warszawskim, ale także w wielu innych aeroklubach regionalnych.

A ilu byłoby kandydatów, gdyby tak jak to przed laty bywało agitować młodzież do szkolenia lotniczego i zawodu pilota — w szkołach i zakładach pracy, organizować w tym celu spotkania z lotnikami i wycieczki na lotnisko, oddziaływać szeroko i skutecznie? Strach pomyśleć. Rozumieją to dobrze aeroklubu, które bardzo nie lubią odmawiać młodzieży szkolenia w powietrzu. I jeśli jeszcze propagują lotnictwo, to o szansach latania mówią młodzieży niewiele.

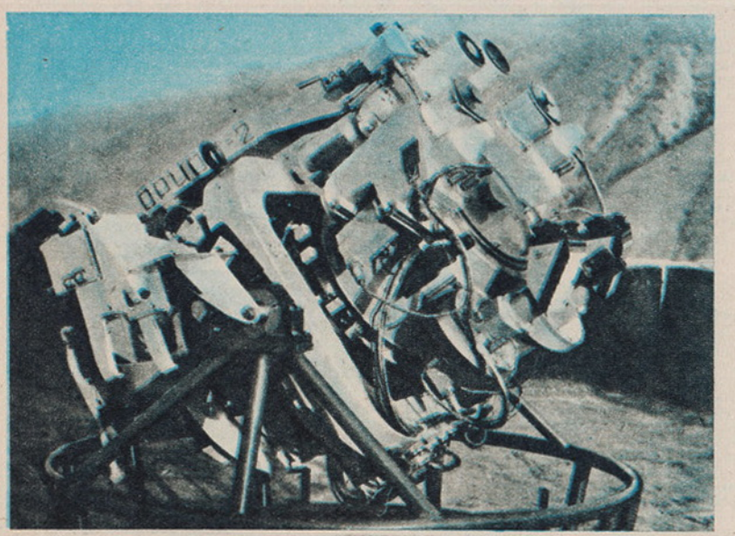
Następna sprawa. Szczęśliwcy, których zakwalifikowano do szkolenia w powietrzu na szybowcach, długo muszą deptać w aeroklubie, nim zdobędą licencję samolotowego pilota zawodowego. Trwa to na ogół kilka dobrych lat, często pięć, a nawet więcej.

Czy jest recepta na rozwiązanie braku pilotów? Uważam, że jest i to bardzo prosta, skuteczna i... najtańsza z dostępnych. Trzeba stworzyć aeroklubom możliwości szkolenia wielokrotnie większej liczby młodzieży. Te możliwości to przede wszystkim etaty instruktorskie, sprzęt latający, paliwo lotnicze... Nie wyklucza to starań, zmierzających do kompleksowego rozwiązania spraw szkolenia specjalistów dla potrzeb lotnictwa.

Haluy

TELESKOP „WYCHODZI" W KOSMOS

Fotoexpress APN specjalnie dla „Skrzydlatej Polski"



Teleskop „Orion-2" umieszczony na pokładzie statku kosmicznego „Sojusz-13". Z pomocą tego teleskopu były przeprowadzone obserwacje astrofizyczne.

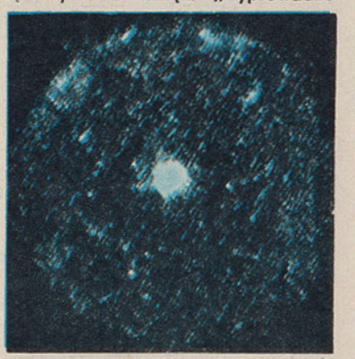
Przy pomocy teleskopu „Orion-2", umieszczonego na pokładzie statku kosmicznego „Sojuz 13", kosmonauci radzieccy Piotr Klimuk i Walentyn Lebiediew po raz pierwszy w historii astronomii wykonali krótkofalowy spektrogram mgławicy planetarnej — olbrzymiego utworu gazowego, w centrum którego znajduje się gwiazda o wielkiej temperaturze. Według pierwszych danych w mgławicy odnaleziono 3 elementy, które nie wchodzą w skład 16 składników, jakie odkryto w ostatnich 50 latach badań mgławic planetarnych.

Ten unikalny teleskop opracowała grupa uczonych z Biurakańskiego Obserwatorium Astrofizycznego, pod kierownictwem członka korespondenta Akademii Nauk Armeńskiej SRR — Grigorija Gurzadjana.

Astronomowie dawno już przeczuwali konieczność „wyrwania się" poza granice atmosfery ziemskiej. Przecież główne informacje o ciałach niebieskich, procesach fizycznych, jakie w nich zachodzą, są przekazywane przy pomocy promieni gamma, rentgenowskich i ultrafioletowych, przechodzących przez naszą atmosferę. Ale aby można było wychwycić te promienie, należało się wznieść na wysokość chociażby 100 km. Pierwszą próbą wyprowadzenia obserwatorium w Kosmos było skonstruowanie teleskopu „Orion I" na pokładzie radzieckiej stacji kosmicznej „Salut I".

„Orion-2" jest teleskopem znacznie udoskonalonym. Pozwolił on na uzyskanie spektrogramów ciał niebieskich trzynastej wielkości gwiezdnej i pokonanie tej granicy, którą ustanowiła załoga amerykańskiego „Skylaba", która wykonała zdjęcia gwiazd siódmej wielkości.

Jak wykazała analiza zdjęć kosmicznych, rozwój astronomii zajmującej się problemami gwiazd leżących poza naszą atmosferą rozszerza nasze wiadomości o Wszechświecie, co ma ogromne znaczenie dla wielu dziedzin nauki. Tak więc np. ostatnie trzydzieści lat fizyki metali dowiodło istnienie tzw. gwiazd „neutralnych". Wiadomość tę uzyskano dzięki „wyprowadzeniu" teleskopu w Kosmos. Zdaniem Grigorija Gurzadjana, przy pomocy metod astronomii kosmicznej można rozwiązać tak fantastyczny problem, jakim jest fotografowanie planet, znajdujących się wokół najbliższych gwiazd Systemu Słonecznego.



Zdjęcie wykonane przy pomocy teleskopu „Orion-2", umieszczonego na statku kosmicznym „Sojuz-13".

HERMAN MURCZENKO „OBLATYWACZ" SPADOCHRONÓW

Inżynier i wynalazca Gleb Kotielnikow jest twórcą spadochronu przeznaczonego do ratowania lotników. Zasada, którą ongiś zaproponował, pozostaje nie zmieniona do dnia dzisiejszego.

Wraz z pojawieniem się superszybkich samolotów pojawiły się również nowe spadochrony — kierowane, podobne do szybowców, wykorzystujące zasady aerodynamiki skrzydła samolotowego. Przy ich pomocy można nie tylko swobodnie opadać, ale również przemieszczać się w kierunku poziomym nawet na znaczne odległości. Zapotrzebowanie na spadochrony zgłasza również kosmonautyka. Są one niezbędne do lądowania aparatów kosmicznych na Ziemi i innych planetach. Nowe spadochrony, zanim wejdą do produkcji seryjnej, przechodzą przez ręce spadochroniarzy — „oblatywaczy". Oczywiście, każda konstrukcja jest najpierw poddawana próbom na ziemi, później z samolotu wyrzucane są na niej manekiny, a dopiero potem sprawdza ją człowiek.

Jednym z takich ludzi jest Herman Murczenko. Obecnie ma trzydzieści lat. Po skończeniu technikum wstąpił do Moskiewskiego Instytutu Lotniczego z zamiarem zostania konstruktorem lotniczym. Ale później urzekły go skoki spadochronowe. W ten sposób został inżynierem sprawdzającym sprawność spadochronów. Im bardziej skomplikowana konstrukcja spadochronu, tym mniejsza jest jego niezawodność. Dlatego też konstruktorzy stale dążą do uproszczenia konstrukcji, przy jednoczesnym zachowaniu niezawodności. Trzeba wykonać wiele skoków, aby można było wprowadzić nowe elementy konstrukcyjne. Herman Murczenko ma na swoim koncie około 2000 skoków. Ponad połowę z nich stanowią loty eksperymentalne. To bardzo dużo. Jako jeden z pierwszych wypróbowywał spadochrony sportowe i desantowe. Uczestniczył w badaniach systemów spadochronowych, przeznaczonych do lądowania ciężkich ładunków i aparatów kosmicznych. Najbardziej interesujący jest fakt, że Herman Murczenko i jego koledzy są wysoko wykwalifikowanymi inżynierami, dyplomowanymi specjalistami, którzy stale doskonalą nowe konstrukcje, odpowiadające ciągle rosnącym wymaganiom budowy samolotów i techniki kosmicznej.

Inżynierz-spadochroniarz-badacz Herman Murczenko przed swoim kolejnym skokiem.

NASZE TRASY

MISTRZ — I RÓŻE

Szef wyszkolenia Aeroklubu Kieleckiego, instruktor pilot Roman Gajos nawet nie przypuszczał, ile emocji wyzwoli w czytającym nadesłaną do redakcji informację autorze niniejszego felietonu. Jak żywe — stanęły mi w pamięci lata podniebnych zmagań rajdowych, lata sukcesów, spełnionych (i nie spełnionych) nadziei. Lata wielkich przygód. Oto wyczytałem w korespondencji instr. Gajosa, iż 15 marca odbyło się w Kielcach, w Klubie Międzynarodowej Prasy i Książki, spotkanie przy kawie z wielokrotnym samolotowym mistrzem Polski, zwycięzcą niezliczonych zawodów i rajdów, świetnym pilotem Zdzisławem Dudzikiem.

Dobra robota. Jak wynika z kalendarza imprez lotniczych 1976 roku, we wrześniu br. Aeroklub Kielecki wspólnie z władzami i działaczami lotniczymi w Pińczowie zorganizuje XIX Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne. Mądrze więc postąpili kieleccy działacze lotniczy, zapraszając Zdzisława Dudzika do siebie. Połączyli przyjemne z pożytecznym.

Znam Zdzisława, pochlebiam sobie — wystarczająco, aby stwierdzić, że jest nie tylko jednym z największych mistrzów w swych lotniczych specjalnościach, ale doskonałym wykładowcą, posiadającym rzadko spotykany talent mówienia prostymi, zrozumiałymi słowami o trudnych rzeczach. Jestem pewien więc, iż kieleccy piloci skorzystali na tym spotkaniu wiele.

Zdzisław Dudzik, jak informuje nas autor listu, spotkał się ze strony słuchającej go na sali młodzieży z serdeczną wdzięcznością. Jej wyrazem — były piękne, świeże kwiaty, jakie mu wręczono. Wiem, że sprawiły mu one przyjemność, bo lubi je jak rzadko kto.

Chciałoby się tu poradzić innym aeroklubom: zapraszajcie na spotkania z młodzieżą dobrych pilotów. Jest ich u nas w Polsce wielu. To potężny, nie wykorzystany jeszcze kapitał. Tylko poprzez żywego człowieka, jego słowa, jego opowieści, doświadczenia, nawet przygody — tylko w ten sposób mądrze propaguje się lotnictwo. Uczy się jego zasad.

Żałuję, że nie byłem na tym spotkaniu. Osiem lat, na ośmiu rajdach, towarzyszyłem Zdzisławowi Dudzikowi w kabinach Jaków-18 i „Wilgi". Nauczył mnie wiele. Przede wszystkim, oprócz tajników pilotażu i nawigacji, żelaznych zasad współpracy w załodze, wzajemnego zaufania, solidarności, odporności nerwowej, przytomności w najtrudniejszej nawet sytuacji. Silnej woli zwycięstwa. Nauczył mnie kochać dźwięk lotniczego silnika, sprawił, że widok tablicy przyrządów pokładowych, dotyk chropawej rękojeści drążka sterowego, zapach benzyny — kojarzyć mi się będzie już na zawsze z przyjaźnią i pięknem. Bo piękne jest latanie tak bardzo, że trudno to wyrazić. Można to odczuć, głęboko.

Pamiętam, że gdy na którymś z etapów rajdowych, po ukończeniu konkurencji, szliśmy już ze Zdzisławem od samolotu do budynku portowego, dowódca załogi zapytał mnie nagle: A gdzie masz różę? Odpowiedziałem, że... zostawiłem je w kabinie, tam, gdzie je nam harcerze przy powitaniu wrzucili. Spojrzał na mnie takim wzrokiem, że bez słowa wróciłem 500 metrów i zabrałem je z rozprażonej kabiny.

Ot, małe wspomnienie z rajdowych tras. Moich — wczoraj. Waszych, drodzy Czytelnicy — JUTRO. (z)

REGULAMIN ZAWODÓW MODELARSKICH

Od 1 stycznia b.r. obowiązuje nowy regulamin startu w zawodach modeli szybowców R/C w lotach na termice i żaglowych na zboczu, oparty na oficjalnym regulaminie FAI. Stało się bardzo dobrze, że nastąpiła zmiana regulaminu, albowiem w wersji dotychczasowej, przy wzroście poziomu zawodników, regulamin był zbyt prosty. Nowy regulamin na pewno wyzwoli dużą inwencję twórczą u zawodników, powstaną nowe, doskonalsze konstrukcje modeli, nastąpi dalszy wzrost techniki pilotażu.

Zanim jednak spotkamy się na zawodach w sportowej walce, chciałbym zatrzymać się przy punkcie regulaminu, mówiącym, że „w zawodach szybowcowych na termice mogą uczestniczyć zdalnie kierowane szybowce z napędem pomocniczym (motoszybowce zdalnie kierowane)".

Ponieważ istnieją tendencje, aby w Polsce ograniczyć zawody tylko do konkurencji motoszybowców, chciałbym tą drogą przekonać Wydział Kół Lotniczych i Modelarstwa APRL, że ograniczenie regulaminu zawodów i mistrzostw Polski tylko do konkurencji motoszybowcowej byłoby w obecnej sytuacji sprzętowej modelarstwa w Polsce niepo-

DO "SKRZYDLATEJ"

listy

rozumieniem, i to z następujących względów:

1. Sprowadzono do Polski wiele aparatur 2-kanałowych typu „Pilot" (użytkowanych przede wszystkim przez początkujących radiomodelarzy), które ograniczają ilość organów sterowanych do jednego (np. steru kierunku), co w przypadku motoszybowców w nowym układzie regulaminu nie ma zastosowania. Tu potrzeba co najmniej trzeciego kanału do obsługi wyłączenia silnika napędowego, którego czas pracy ograniczony jest do 45 s. Za przekroczenie tego czasu lot zostaje unieważniony i zawodnik nie otrzymuje punktów.

2. Jeżeli już zastosujemy 2-kanałowego „Pilota" do sterowania modelu, to problem ograniczenia czasu pracy silnika napędowego sprowadza się do zastosowania wyłączników czasowych importowanych, których brak, nawet dla modelarzy zajmujących się kategoriami modeli swobodnie latających.

3. Wydaje się, że skoro mamy się posługiwać w bieżącym roku i w latach następnych oficjalnym regulaminem FAI dla modeli szybowców R/C, to nie ulepszajmy i nie ograniczajmy go na siłę. O tym, czy coś jest dobre czy złe, można powiedzieć dopiero po zastosowaniu w praktyce i sądzę, że przez najbliższe dwa lata będziemy mieli wyrobione zdanie na temat nowego regulaminu.

Ze swojej strony proponuję, aby tak jak jest powiedziane w regulaminie — **prowadzić klasyfikację łączną dla motoszybowców i szybowców.**

Sądzę, że wielu — szczególnie młodych — modelarzy, posiadających aparatury 2-kanałowe jednoczynnościowe, podpisze się obiema rękami pod tą propozycją. Nie zamykajmy im zatem drogi na start.

Z modelarskim pozdrowieniem

Wiesław Czajor

W porozumieniu z Aeroklubem PRL informujemy naszego Czytelnika, że nie ma najmniejszych ograniczeń przy startach radiomodeli szybowców. Kto chce, może startować motoszybowcem lub tylko szybowcem. (Red).

KORESPONDENCJE

AEROKLUB BIAŁOSTOCKI

Aeroklub Białostocki obchodzi w roku 1976 swoje 30-lecie. Początki lotnictwa na Białostocczyźnie sięgają lat 1937—1939, kiedy to w dzielnicy Pietrasze działała mała szkółka lotnicza, utworzona staraniem LOPP w Białymstoku. Posiadano wówczas sześć szybowców szkolnych „Wrona", na których społecznie szkolili instruktorzy Jan Zimnoch i Wiktor Liwerski, późniejszy pierwszy kierownik Aeroklubu Białostockiego. W roku 1946 powstał Aeroklub Białostocki. Pierwszym jego prezesem został kurator Okręgu Szkolnego — Władysław Okuszko, wiceprezesem prof. Obuchowski. Piloci szkolili się na szybowcach SG-38, „Jeżyk", „Salamandra" oraz samolotach Piper „Cub" i Po-2. Na terenie lotniska nie było hangaru, ani żadnych innych lotniczych obiektów. Dzięki staraniom aktywu lotniczego wybudowano drewniany hangar, który stoi do dziś, oraz baraki na pomieszczenia biurowe. Pierwsi piloci stanowili początkowo nieliczną grupę, a ich nazwiska jeszcze do dziś można znaleźć wśród najlepszych pilotów polskich. Są to: Lucyna Wlazło, Zofia Zalewska-Gadomska, Krystyna Łomacka, Włodzimierz Nowik, Janusz Popławski, Eugeniusz Pokora, Stanisław Kępa i inni. Wychowanków Aeroklubu Białostockiego można spotkać we wszystkich rodzajach lotnictwa.

Dziesięciu pilotów szybowcowych zdobyło zaszczytne tytuły Mistrzów Sportu. Przez 30 lat działalności piloci aeroklubu zdobyli: 37 złotych odznak szybowcowych, 35 złotych odznak z 1 diamentem, 22 z 2 diamentami i 12 z 3 diamentami, 154 srebrne odznaki, 230 uprawnień pilota szybowcowego III klasy, 75 — II klasy i 24 — I klasy.

Przeleciano ogółem 276 175 km, w czasie 25 177 godz. 33 min. Uprawnienia szybowcowe zdobyły 1 084 osoby. Skoczkowie spadochronowi wykonali 15 367 skoków, zdobyli 51 złotych odznak i 75 srebrnych. Uprawnienia modelarskie zdobyło 8 755 modelarzy.

W przeddzień jubileuszu 30-lecia działalność swą zainaugurowała sekcja lotniarska. W trakcie organizowania się jest sekcja balonowa. Prezesem Aeroklubu Białostockiego jest mgr A. Grześkiewicz — sekretarz FJN Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku. Najliczniejszą i najaktywniejszą jest sekcja szybowcowa, licząca 90 członków. Dzięki współpracy z wydziałem Kultury Fizycznej i Turystyki Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku, Aeroklub Białostocki otrzymał wiele nowego sprzętu, między innymi komplet telewizji przemysłowej, urządzenia audiowizualne, szybowce „Jantar-1" i „Cobra", motoszybowiec „Ogar" i samolot „Wilga". W przygotowaniu jest szereg imprez sportowych i propagandowych. W XVI Szybowcowych Mistrzostwach Ziemi Białostockiej i II Zawodach Spadochronowych na celność lądowania na stadion w Białymstoku wezmą także udział dwie zaproszone ekipy Aeroklubu Kowieńskiego. We wrześniu br. odbędzie się walne zgromadzenie aeroklubu, połączone ze zlotem wszystkich wychowanków klubu.

Janusz Puśko

KIELCE

15 marca br., w sali Klubu Międzynarodowej Prasy i Książki w Kielcach, odbyło się przy kawie interesujące spotkanie z wielokrotnym samolotowym mistrzem Polski Zdzisławem Dudzikiem, zwycięzcą wielu imprez lotniczych. Przybyli licznie piloci samolotowi i szybowcowi. W wypełnionej sali była także młodzież szkół średnich, przyjęta w br. na członków Aeroklubu Kieleckiego — będzie ona szkolona podstawowo w nadchodzącym sezonie. Zdzisław Dudzik podzielił się z pilotami swoim bogatym doświadczeniem zawodniczym, omawiając szczegółowo temat przygotowania pilota do zawodów samolotowych rajdowo-nawigacyjnych Temat spotkania był jak najbardziej na czasie, gdyż we wrześniu br. Aeroklub Kielecki wspólnie z władzami i działaczami lotnictwa sportowego w Pińczowie będzie organizatorem XIX Samolotowych Mistrzostw Polski Rajdowo-Nawigacyjnych. Młodzież obecna na spotkaniu okazała szczególną wdzięczność Zdzisławowi Dudzikowi, wręczając mu wiązankę kwiatów.

Pragniemy zapowiedzieć, że Klub MPiK wraz z aeroklubem czyni starania o urządzenie spotkania szybowników kieleckich z Edwardem Makulą, który ma szczególny sentyment do młodzieży i do pilotów Aeroklubu Świętokrzyskiego.

O ważniejszych wydarzeniach będziemy informować. Zapraszamy „Skrzydlatą" w Góry Świętokrzyskie i na XIX SMP RN do Pińczowa na dni 17—26.IX.1976 r.

Roman Gajos

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA ISKRA-

Jonas Kazakauskas St. — Dotnuwa-Akademia, Kiedajniajskij rajon, Litewska SRR. Ma 27 lat. Jest długoletnim czytelnikiem „Skrzydlatej". Próbuje budować samolot typu polskiej „Prząśniczki". Chciałby korespondować z konstruktorami-amatorami w Polsce (język litewski i rosyjski).

Dariusz Drobek — ul. Krasińskiego 6/23, 20-709 Lublin. Jest kolekcjonerem samolotów myśliwskich z II wojny światowej w skali 1:72. Poszukuje planów samolotów: „Spitfire", Hawker „Hurricane", I-16, Bell P-39 „Airacobra" i P-51 „Mustang" oraz czasopism: „Krylia Rodiny", „Modelar" i inne. W zamian oferuje: zeszyty z serii „Typy broni i uzbrojenia" i numery „Modelarza". Chętnie nawiązałby kontakt listowny z miłośnikami astronomii.

Krzysztof Morawiec — ul. Rejtana 14/17, 35-310 Rzeszów. Jest uczniem klasy VII szkoły podstawowej. Interesuje się lotnictwem II wojny światowej. Chciałby nawiązać korespondencję z rówieśnikami o podobnych zainteresowaniach.

Waldemar Gubała — ul. Kościuszkiego 27 m. 22, 94-039 Łódź. Chętnie odstąpi miłośnikom lotnictwa książki polskich i obcych autorów o tematyce lotniczej.

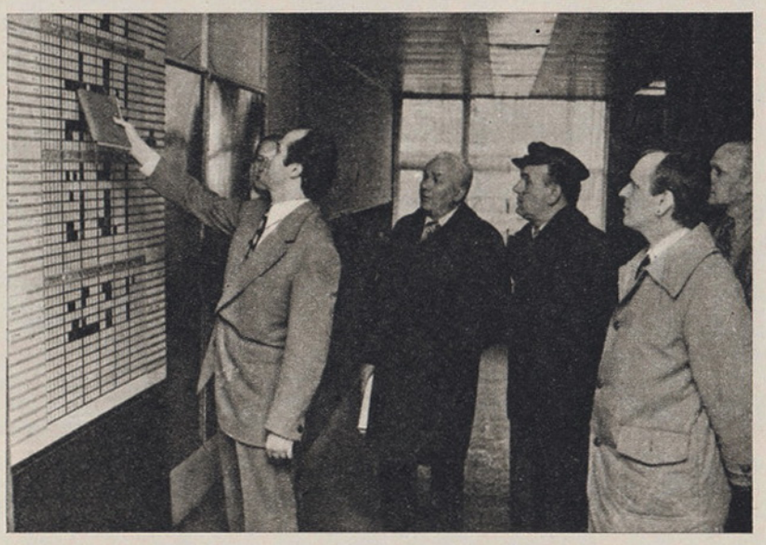
Krzysztof Skołek — ul. Korotyńskiego 22 m. 90, 02-123 Warszawa. Poszukuje szczegółowych planów samolotów Hawker "Tempest" Mk. 6 w skali 1:25, 1:10.

PRZEPRASZAMY

W numerze 15 „SP". w artykule pt. „Nowocześnie i elegancko", zdjęcie na stronie 12 u dołu (samolot w kolorach biało-czerwonych) przedstawia projekt malowania samolotu Il-62 zaprezentowany przez W. Janowskiego i J. Grabiańskiego, natomiast zdjęcie na str. 13 u góry przedstawia projekt autorstwa M. Stańczyka i Z. Malickiego. Za pomyłkę — przepraszamy Czytelników i Autorów projektów. (red.)

nowiny LOT nowiny nowiny nowiny

Nr. 169 kwiecień 1976



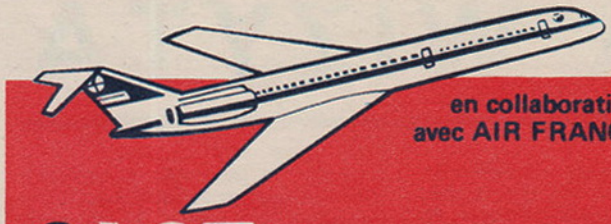
GOSPODARSKA WIZYTA

Takie wizyty cieszą i satysfakcjonują równocześnie. Nie było żadnej okazji ani specjalnych pokazów. Po prostu ludzie pracowali jak zwykle, jak w każdą środę tygodnia. Wizyta członka Biura Politycznego KC, I sekretarza Komitetu Warszawskiego PZPR **Józefa Kępy**, jaką w towarzystwie I sekretarza KD Ochota **Henryka Szablaka** złożył w dniu 7 kwietnia br. załodze PLL LOT, była typowym przykładem gospodarskich odwiedzin.

Goście interesowali się dosłownie wszystkim i zadawali mnóstwo pytań. Zorientowani doskonale w wynikach pracy całego przedsiębiorstwa, z zainteresowaniem obserwowali ludzi przy pracy zarówno w hangarze na Okęciu, jak i w biurze sprzedaży biletów na ul. Waryńskiego. Goście bardzo dokładnie zapoznali się z działaniem systemu automatycznej rezerwacji biletów. Tutaj same maszyny poinformowały wszystkich, że w kilka zaledwie dni po otwarciu sprzedaży biletów na inauguracyjny lot z Warszawy do Montrealu zarezerwowano już ponad 50 miejsc!

LYON-VARSOVIE

VOL DIRECT EN 2 HEURES



en collaboration
avec AIR FRANCE

LOT LIGNES AERIENNES POLONAISES

1, rue des 4 Chapeaux - 69002 LYON - tél: (78) 42-27-10

Kiedy dokładnie przed rokiem pisaliśmy o uruchomieniu drugiego (po Paryżu) regularnego połączenia z Francją, piękne miasto nad Sommą i Rodanem — Lyon otwierało równocześnie nowe międzynarodowe lotnisko — Satolas. Polski samolot był pierwszym, który na nim oficjalnie wylądował. Premier było zresztą kilka. Było to również pierwsze połączenie, które eksploatują jednocześnie dwa towarzystwa, ściśle ze sobą współpracujące: „Air France" i PLL LOT.

Trudno jeszcze dzisiaj dokonywać podsumowań. Obecność na nowym terenie wymaga bowiem wielokierunkowych działań i dotarcia do wszystkich potencjalnych klientów. Energiczny i młody reprezentant PLL LOT w Lyonie **mgr Jacek Pawlik** wykazuje wiele inicjatywy i pomysłowości, korzystając z wydatnej i życzliwej pomocy Konsulatu Generalnego w Lyonie.

L jak LYON

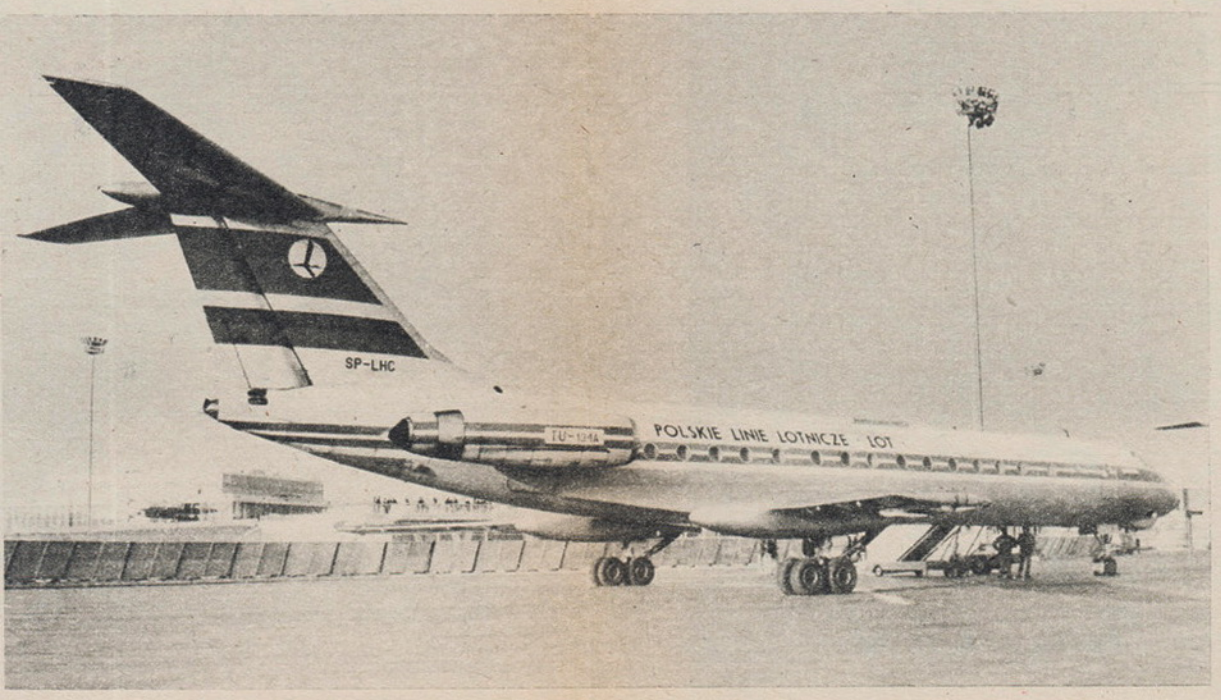
Samolotami do Lyonu i stąd do Warszawy podróżują najczęściej handlowcy. Zarówno ci co interesują się motoryzacją (Berliet) jak i włókiennictwem oraz elektroniką. Korzystają również z Lyonu jako dogodnego portu tranzytowego do Afryki Północnej. Jest stąd także nieco frachtu i lotów czarterowych.

Podstawowe jednak działanie musi zmierzać w tym kierunku by zachęcić mieszkańców południowej i centralnej Francji do turystycznych wypraw do kraju nad Wisłą, ojczyzny Chopina. Nie jest to oczywiście zadanie łatwe, gdy uświadomimy sobie, że z Lyonu tylko 90 km do wysokich Alp, 3 godziny jazdy samochodem na plaże śródziemnomorskie!

Trzeba będzie energicznego i wspólnego działania wielu polskich instytucji, by przedstawić Francuzom realne i co ważniejsze — atrakcyjne oferty turystyczne. Ważne to pole do działania dla Orbisu i Zjednoczenia Gospodarki Turystycznej, które dysponując coraz lepszą bazą hotelową mogą przyjąć większą liczbę turystów z całego świata.

LOT z Orbisem podjął już wspólne działania. Najlepszym i ostatnim tego przykładem była obecność na największej francuskiej imprezie handlowej: Międzynarodowych Targach Lyońskich. Na naszym stoisku ruch był zawsze bardzo wielki. Trudno powiedzieć czy była to wyłączna zasługa Pani Cepelii, która pięknymi wycinankami robiła tutaj prawdziwą furorę. Ale było także mnóstwo konkretnych pytań o podróże do Polski i warunki urlopowo-weekendowe. Na ogłoszony konkurs wiedzy o Polsce wpłynęło blisko 10 tysięcy odpowiedzi. Szczęśliwi zwycięzcy: A. Collomb i B. Royer wybierają się już wkrótce na wycieczkę do naszego kraju.

W najbliższym czasie będziemy przedkładali naszą ofertę turystyczną na targach w Bordeaux, Marsylii i Tuluzie.



ZWIĄZKOWY DOROBEK

Tegoroczne Święto Transportowca obchodzone jest w jubileuszowym blasku 75-lecia. Ale wspominaniem lat dawnych niech zajmą się dokumentaliści i historycy, my natomiast popatrzmy na codzienne działania lotowskich związkowców i ich niewątpliwe sukcesy.

Dobrą ku temu okazję stanowiła konferencja sprawozdawczo-wyborcza Rady Zakładowej PLL LOT, jaka odbyła się w marcu br. Omawiano na niej dokładnie i z satysfakcją odnotowywano dorobek ostatnich lat, próbując jednocześnie w miarę precyzyjnie ustalić główne kierunki działania w najbliższym okresie. Nie sposób oczywiście w krótkiej notatce omówić, nawet kompleksowo, wszystkich poruszanych zagadnień.

Podajmy może na wstępie, że w PLL LOT działa 13 rad oddziałowych (4 w Warszawie, 9 w portach krajowych), które ukierunkowały i koordynowały działalność 115 grup związkowych.

W zakresie wynagradzania za pracę w latach 1973—75 nastąpiły istotne zmiany. Średnia płaca wzrosła o 586 zł, to jest o 21,1%. Jednocześnie urealniono bodźcową funkcję premii, przesuwając odpowiednie kwoty do wynagrodzenia zasadniczego.

Wraz ze wzrostem płac odnotowano dynamiczny wzrost wydajności pracy. Na przestrzeni 3 lat (1973—75) wydajność mierzona kwotą wpływów na 1 zatrudnionego wzrosła o 72%. Warto także podkreślić, że w tym samym czasie zwiększono zatrudnienie tylko o 972 osoby, tzn. o 25% stanu w stosunku do 1972 r. Rada przywiązywała dużo uwagi do rozwijania socjalistycznego współzawodnictwa pracy. Opracowano nowy jego regulamin, a w szranki współzawodnictwa wstąpiło 1 750 osób. Działanie to spowodowało nie tylko uaktywnienie załogi i podniesienie jakości pracy, ale przyczyniło się w sposób istotny do przedterminowego wykonania zadań rocznych.

Ważnym zadaniem Rady były wszelkie działania zmierzające do pełnej opieki zdrowotnej nad załogą i systematyczne poprawianie warunków bezpieczeństwa pracy. Zreorganizowano pracę służby zdrowia, poprzez utworzenie Przychodni Międzyzakładowej (w 1971 r. przychodnia udzieliła 29 tys. porad, natomiast w 1975 — 38 tys.). Zwiększono także stałą opiekę nad osobami zatrudnionymi w warunkach szkodliwych dla zdrowia. Wzrosła również liczba pracowników służby zdrowia, co umożliwiło wprowadzenie dwuzmianowej pracy przychodni.

W 1973 r. oddano do użytku stołówkę z nowoczesnym zapleczem kuchennym, która żywi pracowników bazy technicznej LOTU.

Szerokim frontem szła działalność socjalna, zmierzająca przede wszystkim do poprawy wypoczynku załogi. W 1976 r. planuje się, wykorzystując ośrodki własne w Międzywodziu, Golejowie, dzierżawione domy wczasowe w Zakopanem i Karpaczu, że z wczasów skorzysta ok. 2 400 pracowników i ich rodzin. Planuje się budowę nowych obiektów i modernizację ośrodków kolonijnych.

Ale nie chodzi przecież tylko o budowę nowych gmachów. Związkowcy uważają, że wiele rzeczy da się również osiągnąć przez lepszą organizację pracy i wprowadzenie nowoczesnych metod kierowania zespołami ludzkimi.

Dobrze się dzieje, gdy o tych wszystkich sprawach mówią tak ludzie młodzi, jak i starsi, gdy przy jednym stole roboczej narady zasiadają pracownicy związani z LOTEM ponad 25 lat, jak chrzestna matka samolotu SP-LAA „Mikołaj Kopernik" — Jadwiga Śliziewicz oraz ludzie najmłodsi.

Dobre wyniki są bowiem zawsze rezultatem współdziałania wieloletniego doświadczenia z zapałem ludzi młodych.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 255, tel. 22-40-73, redaktor: Juliusz Pęgiel. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak i M. Kobrzyński

NOWE KSIĄŻKI

KSIĄŻKA BLISKA SERCU

W roku ubiegłym, w trzydziestą rocznicę zwycięstwa nad faszyzmem, w księgarniach Bułgarii, Czechosłowacji, Mongolii, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Polski, Węgier i Związku Radzieckiego ukazały się pierwsze tomy międzynarodowej serii wydawniczej, nazwanej Biblioteką Zwycięstwa. Na tę serię złoży się trzydzieści pięć głośnych i wybitnych książek, które podejmują tematykę walki i zwycięstwa narodów nad hitlerowską III Rzeszą, ukazują narodziny solidarności i braterstwa broni w okresie zagrożenia i dniach triumfu. Biblioteka Zwycięstwa publikowana będzie sukcesywnie do 1980 r. przez Spółdzielnię Wydawniczą „Czytelnik".

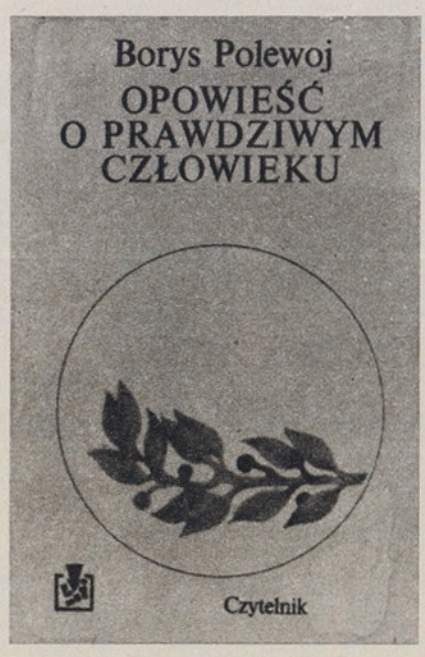
Pierwsze tomy ukazały się już w sprzedaży. Pod względem edytorskim zostały starannie przygotowane i dlatego też budzą zrozumiałą satysfakcję u odbiorcy. Przyczyniają się do tego: szata graficzna, dobry papier, staranny druk i estetyczna oprawa płócienna.

Do Biblioteki Zwycięstwa zaliczono jeden tytuł tematycznie związany z lotnictwem. Jest nim piękna książka Borysa Polewoja pt. „Opowieść o prawdziwym człowieku", która nie tak dawno ukazała się na półkach księgarskich. „Opowieść o prawdziwym człowieku" należy do książek najbardziej popularnych w Związku Radzieckim. W naszym kraju książka ta osiągnęła dość dużą liczbę wydań. Borys Polewoj (właściwie B. Kampow) — pisarz i publicysta, urodził się w 1908 r. w Moskwie. Dzieciństwo spędził w Twerze. Po ukończeniu technikum pracował w zakładach włókienniczych i jednocześnie drukował artykuły w prasie. W 1927 r. opublikował pierwszy zbiór artykułów, a od 1928 r. jego głównym zawodem stało się dziennikarstwo. W 1939 r. wydał „Kuźnię Fabryczną", powieść o pierwszej pięciolatce. W czasie wojny był korespondentem „Prawdy". Sumę doświadczeń reporterskich z tego okresu zawarł w tomie pt. „Od Biełgorodu do Karpat". Wielką popularność zdobyła jednak książka „Opowieść o prawdziwym człowieku" (1946), oparta na autentycznych wydarzeniach, relacjonująca dzieje bohaterskiego lotnika Aleksieja Mariesjewa (bohater książki — Mieriesjew). W trzydziestoleciu powojennym Borys Polewoj napisał wiele innych książek (powieści, opowiadania, szkice, reportaże z podróży). „Opowieść o prawdziwym człowieku" nie tylko przełożono na wiele języków obcych i zekranizowano, ale posłużyła ona też za kanwę do opery Sergiusza Prokofiewa.

Jak doszło do napisania „Opowieści?" Otóż latem 1943 r., kiedy kończyła się bitwa w rejonie Orła — Borys Polewoj jako korespondent wojenny „Prawdy" przybył na lotnisko polowe gwardyjskiego pułku myśliwskiego. Wtedy to przedstawiono mu najlepszego pilota pułku, który powrócił z lotu bojowego. Ów pilot, Aleksiej Mariesjew, zaproponował dziennikarzowi przenocowanie w jego ziemiance. I wtedy nastąpiła scena, która jest chyba najbardziej wymowna w relacji Polewoja: „Coś ciężkiego upadło na ziemię. Obejrzałem się i ujrzałem coś, w co sam nie mogłem uwierzyć; mój gospodarz zostawił na podłodze swoje nogi. Beznogi lotnik. Lotnik, który w dniu dzisiejszym dokonał sześciu lotów bojowych i zestrzelił dwa samoloty. To wydawało się niewiarygodne". Aleksiej Mariesjew był wówczas dowódcą trzeciej eskadry.

Do późnej nocy Borys Polewoj słuchał opowiadania beznogiego pilota. Dowiedział się, że Mariesjew został zestrzelony w nierównej walce, że z trudem zdołał wydostać się z płonącej maszyny i otworzyć spadochron. Pilot lądował na terenie okupowanym przez hitlerowców, miał obie stopy pogruchotane, był trzaskający mróz, a on nie miał żadnych zapasów żywności. Ranny pilot przez 18 dni i nocy czołgał się i wreszcie wyczerpany, niepodobny do człowieka, dotarł do swoich.

Tak się zaczyna ta piękna książka o niezwykłym bohaterstwie człowieka, jego ogromnej sile woli, wytrwałości, opowieść nieprawdopodobna, a jednak prawdziwa. Dla wielu ludzi Mariesjew stał się żywą legendą. Przez pierwsze cztery lata powojenne był nadal pilotem wojskowym, później ukończył studia wyższe i uzyskał tytuł kandydata nauk historycznych. Obecnie mieszka w Moskwie i sprawuje odpowiedzialną funkcję w Radzieckim Komitecie Weteranów Wojny. (t)



Borys Polewoj ● OPOWIEŚĆ O PRAWDZIWYM CZŁOWIEKU ● Spółdzielnia Wydawnicza „Czytelnik", Warszawa 1975 (seria: Biblioteka Zwycięstwa), wydanie XIII, nakład 50 tys. egz., str. 350, cena 30 zł. Tłumaczył Jerzy Wyszomirski.

„PUCHACZ" Z DYWIZJONU NOCNEGO

Od zakończenia drugiej wojny światowej wydano wiele książek o tematyce lotniczej. W większości to wspomnienia z udziału w walce z wrogiem. Te z kolei pisali głównie oficerowie i to przede wszystkim z pozycji średniego szczebla zarówno dowodzenia jak i udziału w lotach bojowych. Nic więc dziwnego, iż dotkliwy brak książek odczuwa się z pozycji dowodzenia lotnictwem — a więc szczebla najwyższego — a także szarego przedstawiciela personelu latającego — podoficera — czyli szczebla najniższego. Dopiero zapoznanie się z tymi dwoma ujęciami tematu umożliwia uważnemu czytelnikowi wszechstronnie zrozumieć działania lotnictwa w okresie minionej wojny, z jej kulisami włącznie.

Dla sprawdzenia mojego rozumowania wystarczy sięgnąć po wydaną ostatnio książkę Jana H. Janczaka pt. „Podcięte skrzydła". Po jej przeczytaniu nietrudno się domyślić, że autor w okresie drugiej wojny światowej był podoficerem radiotelegrafistą, że jego obserwacje, a nade wszystko osobiste przeżycia żołnierskie są inne od tych, które do tej pory przywykliśmy czytać.

„Podcięte skrzydła" są spisanymi obserwacjami, często bardzo wnikliwymi, z przeżyć autora, którego losy wojenne skierowały pod niebo Anglii. Tam bowiem po przeszkoleniu odbył pierwszy lot bojowy na samolocie „Wellington". Najwięcej jednak miejsca w książce Jan H. Janczak poświęcił pobytowi w 307 dywizjonie, co bez trudu odczytujemy z kart jego wspomnień, zresztą tego dywizjonu, który stał się bliski jego sercu. W tym bowiem dywizjonie w pełni przypiął sobie skrzydła — jeśli można użyć tego słowa — w tym również zakończył loty bojowe po tragicznym lądowaniu.

Najbardziej zaciekawił mnie rozdział pt. „Zestrzelić go!". Może dlatego, iż podane fakty były dla autora ogromnym przeżyciem. Ani opis pierwszego lotu bojowego, ani też opis wypadku lotniczego, z którego szczęśliwym zbiegiem okoliczności Jan H. Janczak wyszedł z życiem, nie są moim zdaniem tak przekonywająco przedstawione, jak wspomniany przeze mnie rozdział „Zestrzelić go!". Jest to najlepszy fragment wspomnień.

Książka obok niewątpliwych zalet ma również pewne słabości. Przede wszystkim nie jest ona jednolita. Te partie książki, w których autor opisuje to co widział, słyszał, przeżywał — należą do najlepszych. Czytelnika zaczyna jednak nużyć wykład z historii dywizjonu, dane dotyczące osiągów samolotów, wydarzenia zasłyszane oraz niepotrzebne zresztą informacje.

„Podcięte skrzydła" zawierają jak na książkę typowo wspomnieniową za dużo obcojęzycznych zwrotów, które po prostu rażą czytelnika po 31 latach od zakończenia wojny. Wielka szkoda, że recenzent książki, jak również redakcja przygotowująca książkę do druku, nie zwrócili uwagi na te niedociągnięcia obniżające wartość tej oryginalnej książki.

Brak miejsca nie pozwala na omówienie wszystkich braków, głównie językowych. Podam jedynie kilka ważniejszych. Otóż po raz pierwszy zetknąłem się ze wspomnieniami pisanymi o polskim lotnictwie w Anglii z typowym rusycyzmem „stojanką" (stanowiskiem dla samolotów, wydzielonym miejscem ich postoju). Z kolei swoje miejsce radiotelegrafisty w samolocie nazywa raz „szafą", „królestwem", a innym razem „chaziajstwem". Autor po prostu upaja się żargonem lotniczym. Mamy więc rundy, redukowania, przymykania i ubierania gazu, a także wrzepiania gazu, wychodzenia z piki, wychodzenia świecą, zamykania podwozia itp. U autora samoloty nie latają lecz idą, szły, wyszły. Rażą różnego rodzaju „dance", „sajty", „U-booty", iluminatory. Za dużo jest choler, cholernego świata, cholernego szczęścia. Niemal na każdej stronie książki odnajdujemy zupełnie niepotrzebne słowa w cudzysłowie. Brak natomiast cudzysłowu tam, gdzie być powinien. Mam na myśli nazwy samolotów: „Wellington", „Defiant", „Mosquito" itp.

Mimo tych potknięć, których można było uniknąć, książka jako swoisty dokument z lat wojny pozwoli czytelnikowi poznać wojnę z pozycji przeciętnego szarego lotnika, który również pełen zapału i zaangażowania miał niemały wpływ na zwycięstwo nad hitlerowskimi Niemcami. (m)

Jan H. Janczak ● PODCIĘTE SKRZYDŁA ● Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa — 1976. Str. 443, cena 35 zł, nakład 20 000 egz.

NOWE KSIĄŻKI

PODRĘCZNY LEKSYKON

Wydawnictwo Niemieckiej Republiki Demokratycznej Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen z siedzibą w Berlinie jest odpowiednikiem naszych Wydawnictw Komunikacji i Łączności. Obydwa wydawnictwa ze sobą współpracują, czego wyrazem jest m. in. Międzynarodowy Rocznik Transportu. W naszym kraju znane są liczne wydawnictwa lotnicze enerdowskiego Transpressu, które można kupować w Klubach Międzynarodowej Prasy i Książki.

Niedawno właśnie pojawiło się w Klubach nowe, trzecie wydanie popularnego leksykonu pt. „LUFTFAHRT" (lotnictwo). Wszyscy ci, którzy mieli już do czynienia z pierwszym lub drugim wydaniem tego leksykonu, zwrócili zapewne uwagę, iż trzecia edycja tej popularnej podręcznej encyklopedii różni się zdecydowanie od poprzednich. Zwraca przede wszystkim uwagę znacznie powiększona objętość, bowiem trzecie wydanie zostało dość gruntownie przerobione i bardzo rozszerzone. Przybyło wiele nowych haseł i terminów uwzględniających aktualny stan lotnictwa na świecie. Poszerzone zostały głównie informacje z historii lotnictwa, transportu, sportu, techniki i konstrukcji, awioniki, nawigacji i wyposażenia nawigacyjnego, aerodynami, mechaniki lotu, bezpieczeństwa lotów, akrobacji, fotogrametrii, modelarstwa oraz biografie. Uaktualnieniu uległy zestawienia tabelaryczne i dane statystyczne. Przybyło ilustracji, zdjęć i rysunków. Widać także zmianę w opracowaniu edytorskim leksykonu — dobry papier i lepszy druk, co wpłynęło zdecydowanie na jakość ilustracji.

Największą jednak zaletą tego wydawnictwa jest jego solidność — ścisłość informacji. Zasługa to zespołu autorów pod redakcją znanego pisarza, publicysty i edytora Heinza A. F. Schmidta, który zmarł wkrótce (12.05.1974 r.) po zakończeniu pracy nad trzecim wydaniem tego leksykonu. Czytelnikom polskim interesującym się wydawnictwami lotniczymi Transpressu znane jest dobrze nazwisko Schmidta, jest on bowiem autorem kilkunastu książek, m. in.. takich, jak: „Samoloty z całego świata", „Samoloty historyczne", „Samoloty wczoraj i dziś", „Samoloty radzieckie"; jego dziełem były również coroczne popularne roczniki lotnicze (Flieger-Jahrbuch). Heinz A. F. Schmidt, sam były pilot wszechstronny, ma wielkie zasługi dla piśmiennictwa lotniczego NRD.

Czytelnikowi polskiemu, znającemu język niemiecki, ten podręczny popularny leksykon lotniczy okaże się wielce przydatny, zwłaszcza, że sporo w nim poloników. Odnotujmy m. in. takie hasła, jak: Abłamowicz, Aeroklub PRL, Bartel, Ciołkosz, Dąbrowski, Danielak, Drzewiecki, Instytut Lotnictwa (w Warszawie), LIM (licencyjny MiG), PLL LOT, Lubelska Fabryka Samolotów, LDW, LWS, LZUG, Meissner, Misztal, Nagórski, PEZETEL, PZL, Puławski, PWS, Rogalski, RWD, Sołtyk, SZD, „Warszawa" (1 pułk), Warszawa-Okęcie, Wigura, WIML, Żwirko. Wiele ciekawego materiału poglądowego dają tabele, zestawienia i wykresy. Na końcu najważniejsze wydarzenia z historii lotnictwa do 1972 r.

Lotniczy leksykon Transpressu zainteresuje zarówno sympatyków lotnictwa, jak i samych lotników. Sądzę też, że pod względem treści może on być przykładem i dla nas — jak tego rodzaju wydawnictwa należy robić. A nie zrobi tego nigdy porządnie jeden autor — tylko zespół. (kon)

TRANSPRESS LEXIKON LUFTFAHRT (leksykon lotnictwa). Zespół autorów pod kierunkiem Heinza A. F. Schmidta © Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen — Berlin 1975. Wydanie 3. Str. 652, cena w Polsce 129,60 zł.

NOWE KSIĄŻKI

RADY pana TERVO

Zamieszczoną w „Skrzydlatej" (nr 32/75) relację z udziału naszej ekipy rekonesansowej w zeszłorocznych międzynarodowych zawodach szybowcowych w Räyskälä zakończyłem obietnicą późniejszego uzupełnienia informacji paroma ciekawostkami oraz dalszymi spostrzeżeniami wyniesionymi z tych zawodów. Wywiązuję się więc z przyrzeczenia.
XV Szybowcowe Mistrzostwa Świata za pasem, a — jak powszechnie wiadomo — miejsce i czasokres ich rozegrania są identyczne z imprezą zeszłoroczną, co pozwala na ewentualne paralele. Naturalnie większość poczynionych w ubiegłym roku obserwacji służy głównie zawodnikom i całej ekipie na czerwcowe mistrzostwa. Sądzę jednak, że niektóre mogą zainteresować szerszy ogół. Autor

WODOWANIA

Mówi się o Finlandii — kraj tysiąca jezior. Cóż za niefrasobliwa tolerancja na rzecz poetyckości określenia! Finlandia ma... 62 000 jezior, z których największe — Iso Saimaa zajmuje obszar 4400 kilometrów kwadratowych. Wody tych rozległych akwenów wraz z lasami pokrywają 66% powierzchni całego kraju. Tylko 8% stanowią uprawy rolne, a pozostałe 26% to zabudowa, bagna i nieużytki. Jeżeli przy tym uwzględnić, że znakomita większość wszystkich fińskich jezior, czyli Pojezierze Fińskie, jest usytuowane w południowej części kraju, gdzie właśnie lata się na szybowcach, to staje się oczywiste, że wśród zagranicznych uczestników zawodów w Räyskälä temat ewentualnych przymusowych wodowań przewijał się początkowo dość często w rozmowach. Ostatecznie, mając do wyboru wysokopienny las lub gładką taflę wody, na pewno bezpieczniej decydować się na to drugie.

W wymienianych poglądach rysowały się dwie teorie: jedna — wodowania systemem normalnego lądowania, druga — podchodzenia do wodowania na nieco podwieszonym szybowcu, tak, żeby najpierw ogon wchodził w wodę, co miało jakoby zabezpieczać przed kapotażem. Uczestniczyliśmy w dyskusjach bardziej na zasadach słuchaczy, sami nie mając w tej dziedzinie godnych zaprezentowania doświadczeń. Na ile się orientuję, nasza rodzima praktyka w tym względzie sprowadza się do kilku i to dość dawnych, niefortunnych zakończeń lotu w przybrzeżnych wodach Zalewu Porąbkowskiego u stóp Żaru oraz paru zapoznawczych wodowań, wykonanych w Jugosławii na tamtejszym hydroszybowcu „Jadran". Były to więc wodowania albo przypadkowe — lekkich, zbudowanych z drewna starych szybowców szkolno-treningowych o małej prędkości przyziemiania, albo zamierzone, ale przystosowanego do tych celów i zresztą też starego, o grubych profilach hydroszybowca, co w obu przypadkach nie mogło być przydatne jako doświadczenia w odniesieniu do nowoczesnych, znacznie cięższych i lądujących z dużą prędkością, wyczynowych szybowców z tworzyw sztucznych.

Tadeusz Wala z ekipy czechosłowackiej opowiadał, że u nich przeprowadzono przed paroma laty próby wodowań na szybowcu „Šohaj". Płatowiec wprawdzie też nienowy i drewnianej konstrukcji, ale za to wodowania wykonano z zamysłem programowym. Wynieśli z tych doświadczeń jeden niezbity pewnik: że bez względu na sposób wodowania, zawsze w końcowej fazie dobiegu kabina zanurzała się pod powierzchnię wody i następnie wypływała. Stwierdzili też, że największe niebezpieczeństwo skapotowania wodującego szybowca powstaje przy sadzaniu go na wodę z przepadnięciem.

Potwierdził mi później te spostrzeżenia i udzielił dodatkowych rad kierownik zawodów, obecnie dyrektor mistrzostw świata Tuomo Tervo. Okazał się być najlepiej w przedmiocie zorientowaną osobą, gdyż jego inżynierska praca dyplomowa dotyczyła konstrukcji hydroszybowca i teorii awaryjnego wodowania szybowców. Zebrał w związku z tym i przeanalizował relacje wszystkich fińskich szybowników, którym zdarzyło się kiedykolwiek wodować, co pozwoliło mu stwierdzić, iż żadne z wykonanych dotąd w Finlandii przymusowych lub zamierzonych wodowań nie zakończyło się tragicznie. Piloci miewali mniej lub bardziej dramatyczne, czasami też tragikomiczne przygody, ale wychodzili z nich obronną, acz mokrą ręką.

„przywodnieniem", o ile taki nowotwór może być powołany jako odpowiednik przyziemienia szybowca. Wykonanie wodowania z otwartymi interceptorami prowadzi prawie niechybnie do kapotażu. Najlepiej więc, o ile przestrzeń na to pozwala, wodować bez użycia hamulców aerodynamicznych. Zaś co do kierunku wodowania, który w zasadzie wyznacza łoże wiatru, należy ze zrozumiałych względów unikać kierunków od lub do brzegu. Starać się wodować wzdłuż linii brzegowej, nie za blisko, ale i niezbyt daleko od niej, gdyż może to utrudnić ewentualną pomoc z lądu lub własne ratowanie się z opresji.

Z tą właściwą odległością od brzegu sprawa nie jest jednak bynajmniej prosta, jak się o tym za chwilę przekonamy, gdyż teoria teorią, a praktyczny pogląd na zagadnienie dał nam w Räyskälä dopiero

Jak długo wóz szybowcowy Papa Kilo nie musiał jechać na trasę, jego 10-metrowa antena wspomagała lotniskową radiostację ekipy. Zdjęcia autora

Natomiast nie zawsze równie szczęśliwie wychodziły z tych opresji szybowce, nie mówiąc już o ich oprzyrządowaniu.

Według zaleceń pana Tervo wodować należy — jak to obrazowo określił — systemem dobrze rzuconego, płaskiego kamyka, odbijającego się od lustra wody przy popularnej chłopięcej zabawie w „puszczanie kaczek". Szybowiec powinien, jak długo się da, muskać wodę, niejako odbijać się od niej i osiąść dopiero na resztkach prędkości lotu. Dopuszczanie do zbyt gwałtownego przyssania kadłuba przez wodę i tym samym zarycia w niej z radykalnym wyhamowaniem lotu, zagraża kapotażem.

Atoli najidealniej nawet wykonane wodowanie omówioną, a tym bardziej każdą inną metodą, nie eliminuje przejściowego, całkowitego zanurzenia dzioba szybowca wraz z kabiną pilota w końcowej fazie wyhamowania szybowca. To przykre nurkowanie jest nie do uniknięcia, trzeba je przeto po prostu... polubić. A mówiąc serio — trzeba wiedzieć, że kabina wynurzy się samoczynnie i pohamować ewentualny odruch przedwczesnego (pod wodą) jej otwarcia w celu natychmiastowego salwowania się z pozornego zagrożenia. Naturalnie wszystkie możliwe do zamknięcia otwory powinny być zawczasu starannie zamknięte, balast wodny dostatecznie wcześnie wypuszczony, a jego zbiorniki, spełniające rolę pływakowych komór powietrznych również zamknięte (krany).

Bardzo istotna jest także konieczność schowania klap hamulców skrzydłowych przed

WYPADEK PILOTA ROBERTO MONTI.

W piątek, 20 czerwca 1975 r. rozgrywano piątą konkurencję zawodów: przelot po trasie trójkąta 246 km, Räyskälä — Padasjoki — Tampere — Räyskälä. Ostatni odcinek tej trasy z Tampere, biegnący kursem 166°, mniej więcej od połowy swej długości, to znaczy na około 40 km przed metą wchodzi nad nieprzerwane kompleksy leśne, wśród których ogromnie trudno o przygodne lądowiska, a im bliżej lotniska docelowego, tym gorzej, zwłaszcza przy malejącej w dolocie wysokości.

Nawiasem mówiąc był to dzień, w którym Julian Ziobro, po swym opóźnionym (poprzedniego dnia wieczorem) przybyciu do Räyskälä, wykonał swój pierwszy w Finlandii start szybowcowy i od razu poleciał na konkurencję razem z Kępką, bo zadanie akurat było wspólne dla obu klas.

Śledziłem przez radio współpracę naszej pary na ostatnim odcinku trasy przelotu, kiedy Horma junior, syn popularnego Juhaniego, wielokrotnego reprezentanta Finlandii, też szybownik, przyszedł do mnie pod namiot z informacją, że kilka kilometrów przed lotniskiem siadł na wodzie włoski zawodnik Monti, któremu „nie wyszedł" dolot. Mój informator nie znał szczegółów, ale i bez nich wiadomość była cenna. Podałem ją niezwłocznie naszym w powietrzu, aby uwzględnili w dolotowych kalkulacjach odpowiedni margines rezerwy na zdradliwość końcówki trasy.

Nasza kwatera lotniskowa sąsiadowała z włoską i gdy po pewnym czasie przybyła na nią pani Monti, mająca już pierwsze, zdaje się telefoniczne wiadomości od męża, podeszła do nas zgnębiona, aby podzielić się zmartwieniem. Język włoski co prawda nie bardzo podobny jest do polskiego,

lecz wyrazista gestykulacja i wielce pomocne kreślenia patykiem po ziemi pozwoliły jednak przekazać nam podstawową informację, iż szybowiec uległ uszkodzeniu, a pilot miał ciężkie chwile i był w niebezpieczeństwie. Dopiero mówiący po angielsku bohater wydarzenia, powróciwszy na lotnisko ze swym rannym „Cirrusem Standard" podał nam szczegóły.

Przeliczył się w ocenie warunków dolotu. Trafił w rozległy obszar silnego duszenia, ale ciągnął konsekwentnie po prostej w nadziei, że go w końcu jakiś bąbel termiczny znad lasu podniesie. Niestety, na nic nie natrafił i w pewnym momencie znalazł się w sytuacji, w której decyzja natychmiastowego wodowania na przelatywanym akurat jeziorze była jedyną, jaka mu pozostała do podjęcia. Na pozór wykonał wszystko według prawideł sztuki: podszedł wzdłuż linii brzegu, na którym widział ludzi, siadał o jakieś 70—100 m od lądu i wodował — jak twierdził — zupełnie poprawnie.

Czy to jednak w emocji ręka może drgnęła i może przytarcie o wodę było nie aż tak delikatne, jak by sobie życzył, dość, że „Cirrus" nieco za gwałtownie, więc i pod zwiększonym kątem wszedł dziobem w wodę i... tak w niej pozostał z uniesionym ogonem. Wbił się w grząskie, muliste dno.

Zszokowany pilot gorączkowo wyzwolił się z pasów, uprzęży spadochronu i wziąwszy głęboki wdech nie bez trudu otwarł kabinę. Szamocząc się z pasami, które porwane gwałtownym wtargnięciem mulistej wody gdzieś tam się omotały, wybił się wreszcie nogami. Była już pora, bo zaczynało już brakować tchu. Na szczęście nie było głęboko: stojąc na fotelu w kabinie pilot miał głowę nad wodą.

Ale to co było szczęściem już w fazie ratowania się z nieoczekiwanej sytuacji, stanowiło zarazem jej pechową przyczynę. Gdyby nie płycizna, dziób szybowca nie zaryłby w dno, wypłynął łagodnie na powierzchnię i nie zaistniałoby pęknięcie kadłuba „Cirrusa", co stało się właśnie w efekcie gwałtownego wyhamowania jego prędkości, przy jednoczesnej dużej sile zadzierającej ogon. Post factum, niestety, pilot zorientował się dopiero, że wodował wprawdzie dostatecznie daleko od brzegu, lecz całkiem blisko widocznej z powietrza linii wodorostów. A one powinny były stać się ostrzeżeniem, że: po pierwsze — dno schodzi płasko i płycizna sięga daleko od brzegu, a po drugie — skoro są wodorosty, to dno nie jest chyba twarde, piaszczyste, lecz prawdopodobnie grząskie.

No cóż, doświadczenia zdobywa się nie zawsze bezboleśnie. Przygoda Roberta Monti, niefortunna dla niego, stała się jednak cennym uzupełnieniem uprzednich wskazań pana Tervo.

„MISTRZ KLIMONTOWA"

I w naszej ekipie zdarzały się dreszcze niezdrowych emocji. Na przykład Staszek Witek w pierwszej konkurencji, w której zresztą bardzo skutecznie poleciał, zajmując trzecie miejsce za dwoma bezkonkurencyjnymi w klasie otwartej Anglikami, tak się w pogoni za czasem rozpędził, tak go fatalnie przydusiło, że w końcówce trasy znalazł się dwieście zaledwie metrów nad lasami i to bez widoków bodaj na jezioro. Do tego łączność radiowa z tej wysokości zamarła i dłuższy czas na lotnisku nie wiedzieliśmy, czy już siedzi w drzewach, czy jeszcze nie. Złapał jakimś cudem pół metra w zupełnym parterze i doszedł brawurowo do mety, ale uśmiech, z jakim o tym mówił po wyjściu z szybowca, nie całkiem jeszcze wymazał z twarzy ślady dopiero co zaznanych przeżyć.

Podobnie ciężkie chwile miał Julek Ziobro w siódmej konkurencji i to na „włoskiej trasie", jak nazwaliśmy odcinek z Tampere, na którym Monti wodował. Z sześciuset metrów długi czas leciał mając na wariometrze ciągłe dwa w dół, a pod sobą coraz bliższe wierzchołki drzew. „Koniec świata! Jak nie podniesie, to prasnę tu jak ten Włoch" — wołał Julek w pewnym momencie niby z humorem, ale ton głosu był dość daleki od śmiechu. Mówił zresztą o przeżyciu łapczywie wchłaniany papieros po zakończeniu lotu, a także kilka nieskrępowanie męskich słów, aż nadto dosadnie określających, jaka to była wredna sytucja.

Lecz radośniejsze wydarzenie chcę wspommieć w związku z Julkiem. Jak już mówiłem, bezkonkurencyjnie w klasie otwartej latali dwaj Anglicy: Bernard Fitchett na ASW-17 i George Lee na „Kestrelu 19". Obaj byli świetnie dysponowani, mieli doskonały sprzęt zawodniczy i swymi wynikami w pierwszych pięciu konkurencjach zdołali już przyzwyczaić ogół do faktu, że niezmiennie Fitchett zwyciężał, a Lee zajmował drugie miejsce. Byli niewątpliwie w dużej formie i — trzeba przyznać — eksponowali ją godnie, z opanowaniem i przysłowiową, iście angielską flegmą. Weszło niemal w rytuał, że dopiero gdy wszyscy zawodnicy byli w powietrzu, gdy niuchali warunki, a często nawet odchodzili

Godzina ósma rano. Szybowce jeszcze zakotwiczone, namiot ekipy zamknięty, a już takie niebo...

już ze startu lotnego, wtedy ci dwaj, przeważnie Fitchett jako ostatni, ciągnęli bez pośpiechu swoje szybowce na start i po wyholowaniu, nie myszkując wiele, prawie z ostentacyjną nonszalancją ruszali na trasę, żeby powrócić z niej, jeśli nie jako pierwsi w kolejności przylotów, to w każdym razie z najlepszymi wynikami dnia.

Uczestnicy zawodów wiedzieli, że na naszym „Jantarze-1" latali od początku na zmianę oba Staszki — Witek i Zientek, zajmując trzecie lub czwarte miejsca w tych pierwszych konkurencjach. Ziobro przyleciał w dniu czwartej konkurencji, przywiozłem go „Nysą" z Helsinek wieczorem i poza uprzedzonym oficjalnie kierownictwem zawodów, mało kto wiedział, że od piątej konkurencji począwszy już on pilotuje „Jantara". Tę piątą robił zapoznawczo na wspólnej trasie z Frankiem Kępką w roli cicerone. Zajął czwarte miejsce, czym naturalnie nie zwrócił na siebie specjalnej uwagi.

Konkurencji szóstej towarzyszyła bezchmurna termika. Start lotny był w związku z tym obfitszy niż zwykle w emocjonalne napięcia, taktyczne zagrywki, zwodne odejścia na trasę i ponowne meldowania po zawróceniach na lotnisko. Fingował też pierwszy odejście Franek. Pociągnął za sobą liczną grupę, ale gdy wrócił, skonstatował, że na swych najwierniejszych satelitów może zawsze liczyć: obaj Jugosłowianie — Strukelj i Gatolin, Fin Wiitanen, Australijczyk Mander i paru innych było znów przy nim. Też zawrócili. Poszli natomiast, nie wyczekując tym razem do końca, Anglicy. Ziobro, który wciąż jeszcze wisiał przed startem lotnym, zaczął ponaglać Franka do ponownego odejścia, bo na pierwszym, wspólnym odcinku trasy mieli lecieć razem. Potem, za punktem zwrotnym w Lauttakylä ich drogi się rozchodziły: trójkąt klasy standard miał 360, a klasy otwartej 430 km.

Kępka ruszył o godz. 12.16, w trzy minuty za nim Ziobro. Polecieli z miejsca bardzo ostro. Nie trwało długo jak otrzymałem meldunek, że oderwali się od grupy przylepionych do Franka rywali, którzy naturalnie poszli tuż za nim ze startu.

Za punktem zwrotnym Julek, już sam, leciał nadal bardzo efektywnie i w połowie drugiego boku trójkąta dogonił, a potem wyprzedził Fitchetta. Dalej na trasie minął też George'a Lee. Z niecierpliwością wyglądaliśmy go na lotnisku, bo przecież zanosiło się na dużą bombę.

Wpierw przyleciały standardy: Nurminen, Kuittinen i Kępka, w tej właśnie kolejności plasując się w wynikach dnia. Z otwartej „Jantar-1" jako pierwszy świsnął skrzydłami na mecie. Wkrótce też było pewne, że Julek zwyciężył w szóstej konkurencji, robiąc sensacyjny wyłom w dotychczasowej regule. Wierny jej pozostał tylko Lee, zajmując swoje drugie, tyle że za kim innym, miejsce. Fitchett zadowolił się tym razem czwartym.

Wspominam ten sukces Julka nie tylko dlatego, że był niewątpliwie miłym dla nas ewenementem zawodów, ale też dla zabawnych reperkusji, jakie mu towarzyszyły na forum niezwykle oficjalnym, chociaż nie wymagającym żadnych, nawet nieoficjalnych strojów. Raczej przeciwnie. Mówię oczywiście o saunie, która przecież w Finlandii jest wręcz instytucją. Otóż siedząc wieczorem na trzecim, gdzie najgoręcej, najwyższym stopniu saunowego wtajemniczenia i z trudem udając, że sprawia mi to rozkosz nie mniejszą jak gromadzie pozostałych, roztapiających się wraz ze mną nagusów, od dziecka w tym zaprawionych tubylców, zostałem zapytany „który to z tych dwóch młodych, co latają na wspólnym „Jantarze", zwyciężył dzisiaj w klasie otwartej?"

Żeby dech głębszy złapać zsunąłem się skwapliwie o jedną ławę niżej i odparłem, że „z tych dwóch, to ten trzeci, nieco starszy, który dopiero teraz przyjechał, bo nie mógł wcześniej". Wymieniłem też Julka z imienia i nazwiska. Rozmawiający ze mną po niemiecku powtórzył odpowiedź kolegom w ojczystym języku, ale z ich min widziałem, że informacja niewiele im wyjaśniła. Witka i Zientka znali już z kilkudniowego wspólnego latania, ale Ziobro — nazwisko nie tak jeszcze (przynajmniej w szybownictwie) światowe jak na przykład Kępki — nic im nie mówiło. Jakiś nowy, dopiero co przyjechał i od razu zwycięża... Coś tu nie pasowało. Poszwargotali między sobą i znów padło pytanie: „A jaką on ma pozycję w polskim szybownictwie?"

— Jest tegorocznym mistrzem Polski w klasie otwartej — stwierdziłem obojętnie, nie bez trudu powstrzymując uśmiech na widok wrażenia, jakie moja odpowiedź wywarła.

Teraz wszystko było jasne, wszystko się zgadzało. Jest mistrzem Polski, to ma prawo zwyciężać. Komentarzy nie było.

Ta saunowa rozmowa, zresztą później jeszcze kilka podobnych, bo Ziobro nazajutrz zajął drugie miejsce w konkurencji dnia, przypomniała mi stary, ale jak ulał do tej sytuacji pasujący żarcik:

Do ekskluzywnej, stołecznej sali bilardowej, gdzie same sławy lokalne, przychodzi nieznany facet, z powierzchowności prowincjusz. Przez pewien czas obserwuje z podziwem kunsztowne karambole, potem za przyzwoleniem łaskawym włącza się w grę, idącą o wysokie stawki. Początkowo lekceważony, budzi stopniowe zainteresowanie, bo wygrywa jedną partię, drugą, trzecią, wreszcie rozkłada najlepszego z miejscowych.

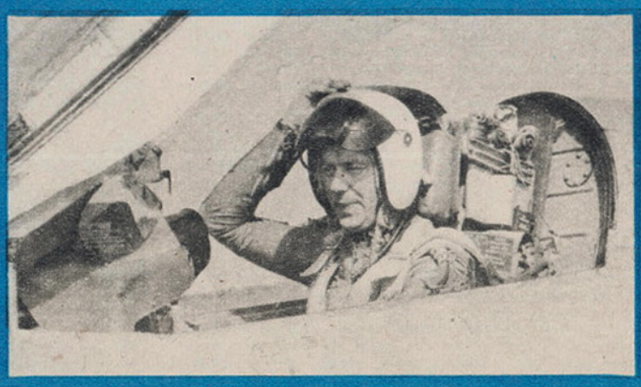
— Panie! — nie wytrzymuje ten nerwowo. — Kto pan jesteś?!

— Ja? Ja jestem mistrzem Klimontowa — odpowiada facet skromnie — i Europy też — dopowiada po chwili.

Tyle dowcip. A ja mam nadzieję, ba, niezłomnie w to wierzę, iż po mistrzostwach świata w Räyskälä nikt już nie będzie pytał kto to jest Julian Ziobro. Życzę mu tego serdecznie.

TADEUSZ REJNIAK

SMUGI NA NIEBIE (2)



Napisał: Płk dypl. pil. RYSZARD GRUNDMAN

Zamykamy osłony. Silniki już grają. Start. Wchodzimy z kręgu na krótką trasę i oto zbliża się równina Okęcia z jasnymi wstęgami betonu. Chmury rzucają cień na ziemię, tworząc ostre kontrasty barw.

Prowadzący wytraca wysokość, zniża się do 300 metrów, żeby przedefilować nad trybuną i tłumami. Obraz w dole, przed nami, pęcznieje w oczach, jakbym go oglądał w okularze fotoplastikonu. Masa ludzi, czerwień i biel flag, kilka szybowców na murawie...

— Włączyć dymy! — pada komenda.

Teraz tylko utrzymać się na swoim miejscu, o wszystkim zapomnieć. Z prawej nieco wyżej za szkłem osłony przeciętej grubą oprawą wiatrochronu balansuje samolot Zygmunta. Dostosowuję się sterami do tego ruchu, żeby go mieć stale w jednym położeniu. Nie patrzę na Jurka, mam go jednak w promieniu widzenia bez odwracania głowy. Wiem, że on też nie spuszcza wzroku z prowadzącego.

Ledwo przekroczyliśmy granicę lotniska podmuch dosyć silnego wiatru uderza mnie z lewego boku i podrzuca w górę. Gwałtownie reaguję sterami. Drążek, prawa noga, obroty bez zmian i już wracam na swoją pozycję. Nieprzyjemny moment, z ziemi chyba to zauważyli...

Zygmunt kładzie się na plecy, by wykonać przewrót. Powtarzam jego manewr instynktownie, nie odczuwając nawet zmiany położenia wobec ziemi. W tej chwili ona jest tylko oddalonym tłem, które wykonuje na przemian z niebem szerokie obroty, jakby prawo grawitacji było tylko czystą abstrakcją.

— Do pętli! — mówi prowadzący.

W dół i łukiem w górę. Chmury zbliżają się, rozczapierzając swe porwane, strzępiaste macki. Pędzą na spotkanie, ale wykręcamy w porę, ocierając się tylko brzuchami samolotów o ich zwisające, skłębione brzegi. Przeszło. Jeszcze raz w dół, wprost na tłumy, i drążek do siebie, by w ubitym nurcie powietrza zerwać się ostro do półpętli. Wynosi nas tak szybko, że nie unikamy spotkania z chmurami. Wślizgujemy się w szarą czeluść, stery wibrują, za szkłem gęstnieje błyskawicznie mrok. Samolot Zygmunta zaciera swe kontury, tonie w ciemności i znika. Jestem sam. W nagłym przypływie emocji wyrywa mi się okrzyk:

— Nic nie widzę!

Szybciej! Lewy pedał, żeby natychmiast zejść z osi i odsunąć się od ukrytych w ciemności kolegów. Kilka sekund ogromnego napięcia i aż mrużę oczy od gwałtownego przejścia z mroku do słonecznego światła. Samoloty Zygmunta i Jurka są blisko, doskakuję do nich i już razem, w prawidłowym szyku, nurkujemy przez okno między chmurami. Gorąco było, ale z ziemi nikt nie mógł tego zobaczyć. Mała pociecha po tym, co przeżyłem, zachowaliśmy jednak twarz przed publicznością. I to jest najważniejsze.

Reszta figur wyszła w naszym odczuciu bez zastrzeżeń. Na trasie powrotnej, już po pokazie, Zygmunt zapytał:

— Gdzie się zawieruszyłeś?

— Zgubiłem was na moment w chmurze, musiałem odskoczyć.

Do tej sprawy powróciliśmy zaraz po wylądowaniu. Na lotnisku już wiedzieli, że „trójka" zaimponowała licznej widowni. Czegoś takiego nikt jeszcze nie oglądał. Z relacji kolegów wynikało, że sprawozdawca radiowy chyba stracił trochę głowę i nie nadążał z omawianiem poszczególnych figur, raz po raz wpadając w typowy dla ludzi tego zawodu zachwyt. Nas interesowała przede wszystkim opinia fachowców, ale zanim ją otrzymaliśmy — nawiasem mówiąc też z wyrazami uznania — Zygmunt zarządził odprawę „jeden plus dwóch".

— Powtarzam po raz setny — klarował stanowczym głosem — że w powietrzu po komendzie „zaczynamy" nie istnieje dla was nic, absolutnie nic poza mną. Cokolwiek by nie było, potop, trzęsienie ziemi, inwazja przybyszów z innej planety i czort jeden wie co jeszcze, macie pamiętać tylko o swoim miejscu. Nie wyjdę z szyku ja, nie ma prawa zrobić tego żaden z was. Jesteśmy związani w powietrzu bez względu na wszystko i ponad wszystko. Władowałem się w chmurę, fakt, ale trenowaliśmy przecież pętlę, wiemy, ile trwa przerzut przez plecy. Czy to tak trudno wytrzymać kilka sekund bez widoczności, skoro wykonujemy ten sam element w tym samym czasie przy stałych obrotach?

Roztrząsaliśmy to pytanie aż do przesady, punkt po punkcie, biorąc na warsztat każdy szczegół z osobna: prędkość wznoszenia, promień zakrętu w profilu pionowym, siłę ciągu na łuku wierzchołkowym, rozłożoną na dwa odcinki z wartością malejącą i wzrastającą, gęstość powietrza, kierunek i siłę wiatru... Słowem, wszystko, żeby dojść do sedna i otwarcie powiedzieć sobie w oczy, czy rzeczywiście popełniłem błąd, odskakując od szyku, czy też tak należało postąpić.

Żadna instrukcja nie dawała odpowiedzi na to pytanie. Nie mogliśmy liczyć na czyjąkolwiek pomoc, wskazówkę, radę. Uczyliśmy się sami, zdani na własne siły, szukając rozwiązań i w teorii, i w praktyce. Nikt w Polsce przed nami nie ćwiczył akrobacji zespołowej na samolotach odrzutowych, nikt więc nie mógł autorytatywnie orzec, co ro-

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

PRACA I WYTRWAŁOŚĆ

Niejednokrotnie słyszę różnego rodzaju wypowiedzi, ba, nawet pokrzykiwania działaczy, że „prasa nielotnicza za mało pisze o lotnictwie, za mało popularyzuje je". Jeśli chodzi o mnie, to mam nieco inne zdanie na ten temat. Prasa dość skrupulatnie odnotowuje osiągnięcia w lotnictwie; musi jednak w lotnictwie coś się dziać, aby o nim pisać.

Po prostu lotnictwo poprzez różnego rodzaju sukcesy poszczególnych ludzi lub całych zespołów może wpływać na zainteresowanie się prasy sportem, komunikacją, wojskami lotniczymi, przemysłem. Im osiągnięcia lotnictwa są większe, tym obszerniejsze publikacje ukazują się na łamach zarówno prasy codziennej, tygodników ilustrowanych jak również tygodników społeczno-kulturalnych.

Jeden z ostatnich numerów „Kultury" (nr 14) zamieszcza rozmowę z Adelą Dankowską. Redakcja „Kultury", która raczej rzadko publikuje materiały dotyczące lotnictwa, tym razem uznała osiągnięcia naszej szybowniczki za tak duże, iż zdecydowała się na zapoznanie swych czytelników z Adelą Dankowską, której Międzynarodowa Federacja Lotnicza przyznała najwyższe szybowcowe wyróżnienie — Medal Lilienthala.

Ze swej strony wypada nam stwierdzić, że redakcja „Kultury" także wyróżniła Adelę Dankowską, publikując rozmowę pt. „Wybór chmury". Piszę wyróżniła, ponieważ nasza szybowniczka jest jedną z nielicznych osób, które w ostatnich latach wypowiadały się na łamach „Kultury" o lotnictwie.

Czytałem wiele rozmów z Adelą Dankowską, czytałem ni to rozszerzone życiorysy, ni to nieśmiałe próby szkiców do portretu czy też eseju o niej. W większości opublikowanych materiałów dotyczących Dankowskiej zabrakło... samej Dankowskiej. Takiej jaką znają ją na co dzień ci, którzy się z nią stykają, takiej, jaką w niewielkim fragmencie widzieliśmy w „Progach i barierach".

I oto „Kultura" prezentuje nam Adelę Dankowską taką, jaką jest naprawdę, bez sztucznych upiększeń, bez szablonu, zbędnych informacji i różnego rodzaju cytatów. Czytamy po prostu rozmowę dwóch kobiet. Może ona zaciekawić każdego czytelnika.

Rozmowę przeczytałem z dużą satysfakcją. Jest w niej bowiem prawie wszystko o Dankowskiej, są osiągnięcia rekordowe, jest wreszcie romatyka latania, którą na swój sposób opisuje Adela Dankowska. Tę romantykę latania, której coraz mniej jest w publikacjach prasowych.

Gdy padło pod adresem naszej szybowniczki pytanie: „Właściwie jak pani doszła do takiej doskonałości", wtedy Adela Dankowska odpowiedziała krótko i treściwie: „Pracą i wytrwałością". Ile w tej wypowiedzi jest serdecznej prawdy, o tym dobrze wie każdy pilot, ponieważ bez pracy i wytrwałości, bez doskonalenia techniki pilotażu, bez silnej woli nie sposób latać dobrze i uzyskiwać wyniki rekordowe na poziomie światowym.

Myślą przewodnią rozmowy jest praca i wytrwałość, romantyka latania. Jest mowa o inteligencji, kobiecej przezorności, refleksie i ambitnym marzeniu naszej rekordzistki — przelocie ponad tysiąca kilometrów.

W rozmowie z Adelą Dankowską przeprowadzonej przez Ewę Szymańską odczytujemy nie tylko piękno latania na szybowcach, ale pochwałę dla człowieka dobrej roboty (w sporcie), pochwałę dla jego pracy, energii, wytrwałości, wreszcie pochwałę za rozsławianie Polski w świecie.

obserwator

bimy dobrze, a co źle, czego należy unikać, a co częściej stosować. To były niewiadome jak w równaniu algebraicznym wyższego stopnia, wyprowadzane jednak nie z kredą przy tablicy, lecz najczęściej nad ziemią w zderzeniu z surową rzeczywistością, która dla pilotów nigdy nie jest pobłażliwa.

Wkrótce po warszawskim występie czeka nas nowa niespodzianka — nasza „trójka" leci do NRD. Mamy reprezentować polskie skrzydła w obchodzonym tam z wielką pompą Dniu Sportu, masowej imprezie z udziałem lotnictwa. Po raz pierwszy udajemy się więc za granicę, aby zademonstrować tamtejszej publiczności wyższy pilotaż zespołowy. Wyróżnienie zaszczytne, ale zarazem bardzo zobowiązujące. Już przed swoimi wstyd byłoby nie stanąć na wysokości zadania, a cóż dopiero tam... Lepiej o tym w ogóle nie myśleć.

*

Wychodzimy w powietrze całą trójką na oczach tysięcy ludzi. Szerokim łukiem omijamy rejon lotniska, aby po chwili znad miasta wpaść na nie ponownie. Zygmunt steruje pewnie. Cottbus podsuwa nam pod kadłuby czarne otwory kominów, które straszą swoją głębią. Ręka automatycznie zaciska się na drążku. Gotowa w każdej chwili szarpnąć go na siebie. Trzeba zmuszać się, aby tego nie uczynić. Wierzę jednak prowadzącemu.

Ostatnie domy, ogródki działkowe, zatłoczona samochodami szosa i już wpadamy nad lotnisko. Mrowie ludzi w dole zlewa się w jedną masę wypunktowaną czerwienią flag.

— Zaczynamy! — mówi Zygmunt. — Włączyć dymy!

Słońce ostrymi szpilkami kłuje w oczy. Łzy płyną po twarzy i za kołnierz skórzanej kurtki, mieszając się razem z potem. Oka jednak zmrużyć nie wolno. Błyszcząca powierzchnia samolotu prowadzącego potęguje rażenie wzroku.

— Uwaga — trzeszczą w słuchawkach skandowane wolno sylaby.

Słońce nagle ucieka w bok, ziemia znika i po chwili podnosi się. To już przewrót, pierwsza figura. Przechodzimy od razu do drugiej i dopiero teraz dostrzegam czerwone smugi, które tworzą jakąś kompozycję. Z ziemi można ją odczytać, w powietrzu nie mówi nic. Dym i tyle. Przecinamy go, schodząc ostro na zniżenie, by po kilku sekundach — wraz ze słowami Zygmunta — poderwać maszyny do pętli. Już schował się horyzont, prowadzący jest plamą blasku na tle mknącego błękitu. Niebo przemieszcza się, staje pod nami, gdy leżymy na plecach, i znowu odpływa ścigane przez ziemię. Wzrok rejestruje tylko kolory tła, na przemian jasny i ciemny, ciemny i jasny... Tak widzi się z powietrza spiralę, którą kręcimy po wyjściu z pętli. A potem wywrót i na krótkiej prostej beczka, piekielnie trudna w szyku, żeby tuż po wyprowadzeniu pokazać ósemkę w poziomie i znowu skoczyć ostro w górę... Wirujemy nad całym lotniskiem, mamy go raz pod sobą, raz nad sobą, na przemian z lewej i prawej jak gigantyczną pionową ścianę. Czas błyskawicznie upływa, w płucach brak tchu, język jest kawałkiem suchego drewna, czymś zupełnie obcym w ustach. Ostatnie figury i całą trójką prujemy w dół, aby płaskim kosiakiem, który — wiemy o tym dobrze — zmusza ludzi do pochylenia głów, przemknąć nad widownią i na krańcu lotniska wystrzelić czerwonym bukietem, kończącym cały pokaz. Gorąco było. Ocieram pot, gdy wreszcie samolot dotyka kołami betonu.

Pięciu pilotów myśliwskich na lotnisku przed pokazami... i ci sami w czasie pokazów lotniczych (zdjęcie niżej).

LATAMY W PIĄTKĘ

Pokonywanie trudności emocjonuje. Nie na darmo powiadają, że apetyt wzrasta w miarę jedzenia. Wyszedł pilotaż „trójką", musi udać się i bardziej skomplikowany. Podczas kolejnego święta lotnictwa w 1957 roku postanowiliśmy wystartować w pięciu. Do „trójki" dołączyli kapitan Stanisław Mielczarek i kapitan Edward Bogusz.

★

I wreszcie nasz numer. To wszystko, co działo się do tej pory na lotnisku, docierało do nas z głośników, tylko ewolucje oglądaliśmy w powietrzu. Byliśmy do tego momentu widzami, od sygnału „start!" role uległy zmianie — nas mieli oglądać.

Zygmunt wyprowadził nas jak zwykle poza rejon lotniska, sprawdził ustawienie szyku i całą piątką, kreśląc czerwone smugi, przeszliśmy nad widownią. Wzdłuż i wszerz, żeby pokazać, jak się trzymamy; wyżej i niżej, żeby spotęgować wrażenie zebranych ludzi. Lot w poziomie to tylko wstęp do właściwego pokazu. Repertuar był taki sam jak przy kręceniu „trójką" w ubiegłym roku, ale precyzja większa, figury bardziej stylizowane, zmiany położenia częstsze i profil pionu wyższy. Wykonaliśmy komplet figur z przejściami, które też były urozmaicone. Nie chciałbym się powtarzać i przypominać, ile wysiłku wymagała ta wiązanka. Wspomnę tylko o jednym, gdy Zygmunt po wejściu na prostą swoim zwyczajem uprzedził nas, rzucając słowa:

— Trzymać się kupy! Beczka!

W pilotażu indywidualnym beczka nie jest trudną figurą. Kręci się ją wzdłuż osi własnej albo szybko, ruchem autorotacyjnym, albo wolniej, akcentując sterami poszczególne fazy obrotu, co na obserwujących sprawia większe wrażenie i jest bardziej efektowne. Jeśli samolot wypadnie z prostej i siła odśrodkowa wyrzuci go na oś spiralną — wskutek błędu pilota bądź zamierzonej pracy sterami — zamiast beczki wychodzi „balia", figura też ciekawa, chociaż już nieczysta i psująca elegancję wyższego pilotażu.

Beczka w szyku „piątki" ustawionej klinem może złamać doświadczonego nawet pilota. Ogromnie namęczyliśmy się podczas wielu treningów, żeby opanować tę figurę. Stosunkowo najmniej trudności miał prowadzący, który kręcił indywidualnie. Wystarczyło pchnąć drążek na burtę, sterem kierunkowym utrzymać samolot na osi i horyzont od razu zjeżdżał ukosem w dół, przewijał się i półobrotem wracał do normalnego położenia. Boczni byli na znacznie trudniejszych pozycjach, chodziło o to, by wykonać beczkę w jednej płaszczyźnie, czyli przerzucić w obrocie cały klin. Nie od razu udawała nam się ta sztuka. Pierwszy półobrót wychodził, ale w położeniu plecowym klin tracił swój kształt, rozciągał się, rozpędzone i wprowadzone w ruch obrotowy samoloty wynosiło z szyku na zewnątrz, gnały każdy w swoją stronę. Powtarzaliśmy ten element dziesiątki razy, w różnej skali prędkości, żeby trafić na najwłaściwszą i żeby zmusić niesforne maszyny do zachowania stałych pozycji. To nie było wcale łatwe, lecz w końcu — uporem i coraz ostrzejszymi warunkami treningu — postawiliśmy na swoim. W twardej walce z prawami fizyki wygrał człowiek. Wyszła pierwsza beczka, wychodziły następne...

I oto teraz mamy ją jeszcze raz zademonstrować.

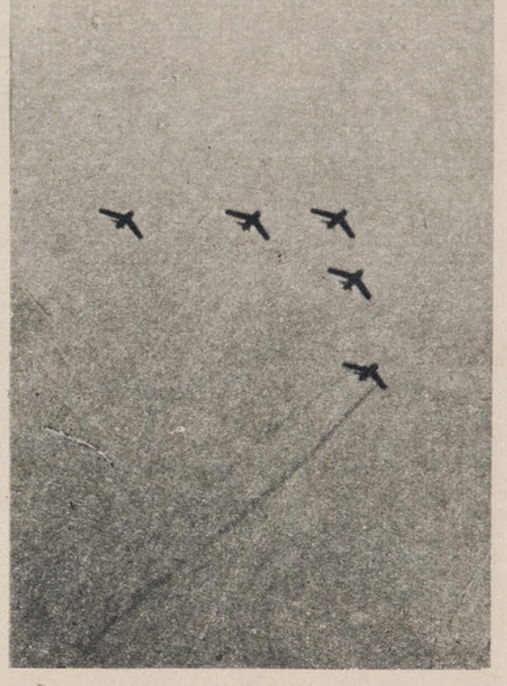
Zygmunt już nas uprzedził, jesteśmy przygotowani. Wchodzimy na środek lotniska wzdłuż drogi startowej.

— Uwaga! — to jego głos. — Już!

Samolot przede mną wpada płynnie w lewy przechył i ciągnie dalej do ćwierć i półobrotu. Kładę drążek i wykręcam za nim, przetrzymując ruch aż do plecowego położenia. To moment najgorszy, ogromna siła wyrzuca mnie na zewnątrz, rozpycha pozostałe samoloty. Wciskam prawy pedał gwałtownie protestujący pod stopą, żeby sparować potężniejszy napór, i drążkiem, który też chce mi wyskoczyć z dłoni, doprowadzam do końca drugi półobrot. Znowu poczułem drżenie nóg i pot na twarzy. Diabelnie trudna figura! Nie zgubić swego miejsca, nie stracić prędkości, nie wyskoczyć z narzuconej sobie osi, wykręcić całą „piątką" i zobaczyć horyzont tam, gdzie być powinien. Po takiej beczce chciałoby się odetchnąć, ale to jeszcze nie koniec pokazu.

(cdn.)

Zdjęcia: CAF



SAMOLOT BOMBOWY CONSOLIDATED „LIBERATOR-III" (B-24D)

Consolidated „Liberator-III" był w czasie II wojny światowej alianckim bombowcem o największym zasięgu, dlatego dowództwo Wojska Polskiego w Anglii zabiegało o przydział tych samolotów dla polskiej eskadry w 138 dywizjonie oraz dla 301 dywizjonu, jednak władze RAF nie zgadzały się na to. Dopiero we wrześniu 1943 r. polska eskadra otrzymała trzy „Liberatory-III", które używano do lotów nad Polskę. Samoloty te używała następnie samodzielna eskadra nr 1586, zorganizowana przy 334 Skrzydle RAF, która wykonywała loty nad Polskę z Włoch. Trzy „Liberatory" brały udział w pierwszej wyprawie (4.VIII.1944 r.) nad Warszawę z zaopatrzeniem dla powstańców oraz w dalszych wyprawach. Po upadku powstania wykonywano na „Liberatorach" loty nad Polskę oraz nad inne kraje okupowane, już w składzie na nowo sformowanego polskiego dywizjonu 301. Ostatnie loty nad Polskę wykonano w grudniu 1944 r. Na początku 1945 r., ze względu na przesuwający się front, wymagany zasięg lotu był krótszy, tak że od lutego 1945 r. „Liberatory-III" wycofano z polskiego dywizjonu.

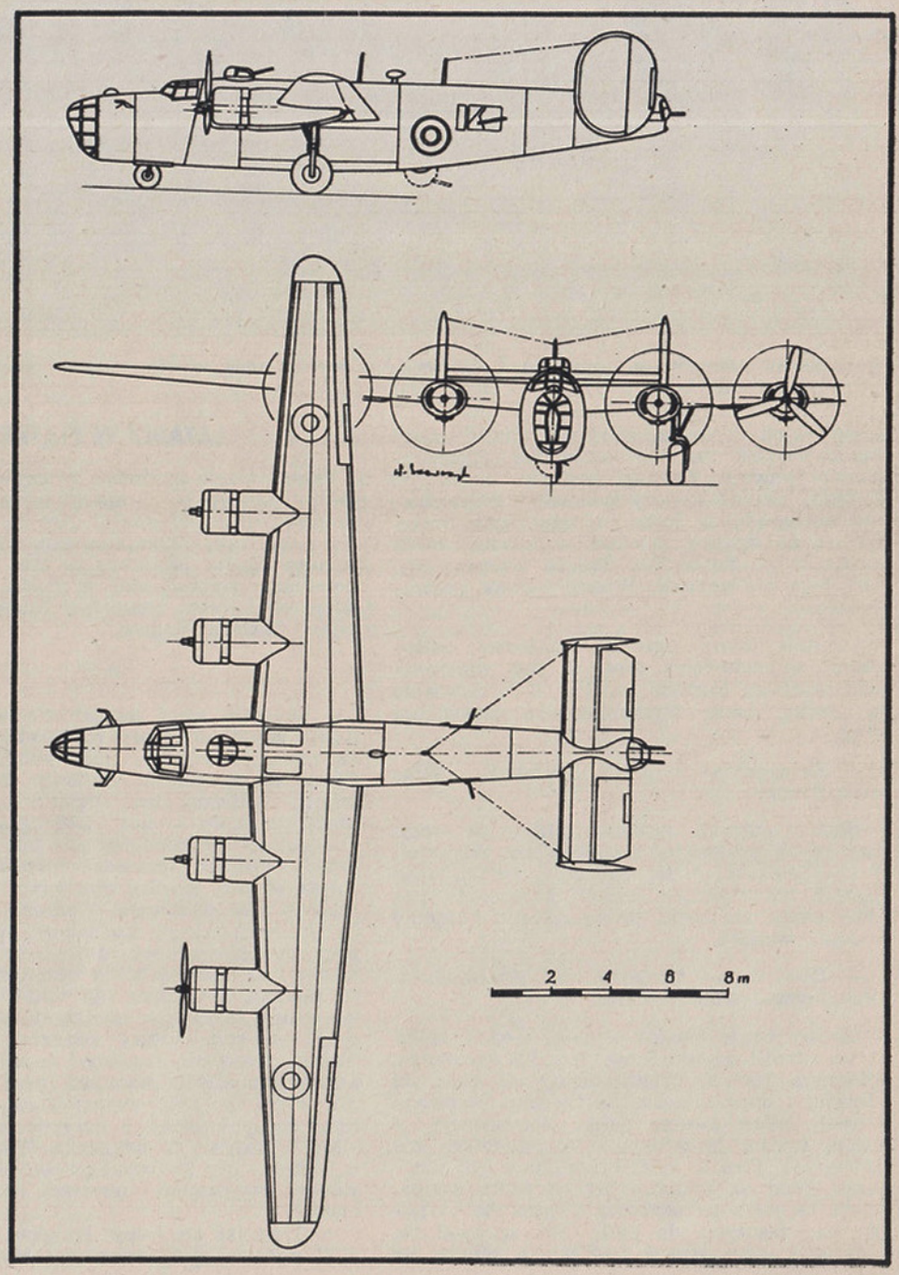
Zaprojektowany w zakładach Consolidated (USA) pod kierownictwem J. M. Laddona bombowiec XB-24 wzleciał po raz pierwszy 29.XII.1939 r. Próbna seria została wykonana w 1941 r. (YB-24). Samoloty te posiadały silniki Pratt — Whitney R-1830-33 ze sprężarkami (napędzanymi mechanicznie przez silniki) oraz pięć stanowisk strzeleckich z k. masz. 0,30 cala (7,6 mm). Na początku 1941 r. wyszły pierwsze seryjne B-24A z k. masz. 0,5 cala (12,7 mm) w ogonie. Jako samoloty transportowe były używane w niewielkiej liczbie przez BOAC i RAF pod oznaczeniem LB-30A. Również w 1941 r. pojawił się B-24B z dodatkowymi pancernymi płytami ochronnymi dla załogi, z silnikami ze sprężarkami turbinowymi (R-1830-41) oraz z chłodnicami oleju umieszczonymi z boków silników. Jako „Liberator-I" rozpoczął służbę w RAF w czerwcu 1941 r. W lotnictwie morskim „Liberator-GRI" latał z radarem ASV i z 4 działkami Hispano 20 mm pod kadłubem. Kolejna wersja to B-24C („Liberator-II) z podwójnymi k. masz. 0,5 cala na grzbiecie i w ogonie. Kilka samolotów przystosowano do przewozu pasażerów. Jeden z nich nazwany „Commando" służył jako dyspozycyjny samolot premiera W. Churchila. Bombowiec B-24D (w Anglii: „Liberator-III") posiadał wieżę górną bliżej kabiny pilotów oraz wysuwane stanowisko strzeleckie pod kadłubem. Silniki R-1830-64 pozwalały na zwiększenie masy całkowitej do 25 400 kg. Późniejsze serie otrzymały silniki R-1830-65. B-24E („Liberator-IV") miał silniki R-1830-45 z nowymi śmigłami. B-24G („Liberator-V") nie miał wysuwanej wieży pod kadłubem, a późniejsze serie otrzymywały wieżę obrotową w górnej części nosa z 2 k. masz. 0,5 cala. B-24H i B-24J („Liberator-VI") różniły się od wersji „G" wyposażeniem i były produkowane w największej ilości. Rozróżniano jeszcze B-24L i B-24M z innym wyposażeniem. Spośród innych wersji o różnym przeznaczeniu najbardziej znana jest wersja transportowa C-87 z kabiną dla 25 osób w miejsce komory bombowej (okna pod skrzydłami).

Konstrukcja samolotu całkowicie metalowa. Kadłub o wielkim przekroju mieścił 4 000 kg bomb ustawionych pionowo w komorze. Podwozie główne składane w kierunku końców skrzydeł (na boki). Koła wystawały z obrysu skrzydeł; za nimi — owiewki. Po raz pierwszy w bombowcu zastosowano koło przednie. Skrzydła o znacznym wydłużeniu (ok. 12) i dużym współczynniku siły nośnej. Wszystkie krawędzie natarcia zaopatrzone w pneumatyczne gumowe odladzacze.

Napęd: 4 silniki Pratt-Whitney „Twin Wasp" R-1830-65 (w Anglii oznaczano je S4C4-G), chłodzone powietrzem, o mocy max. 1 200 KM każdy.

Uzbrojenie: 10 k. masz. kalibru 0,5 cala (12,7 mm) w pięciu stanowiskach (pod kadłubem wysuwane). Komora bombowa z zaczepami dla 4 000 kg bomb.

WITOLD SZEWCZYK



DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 33,53 m, długość — 20,21 m, wysokość — 5,46 m, pow. nośna — 97,36 m².

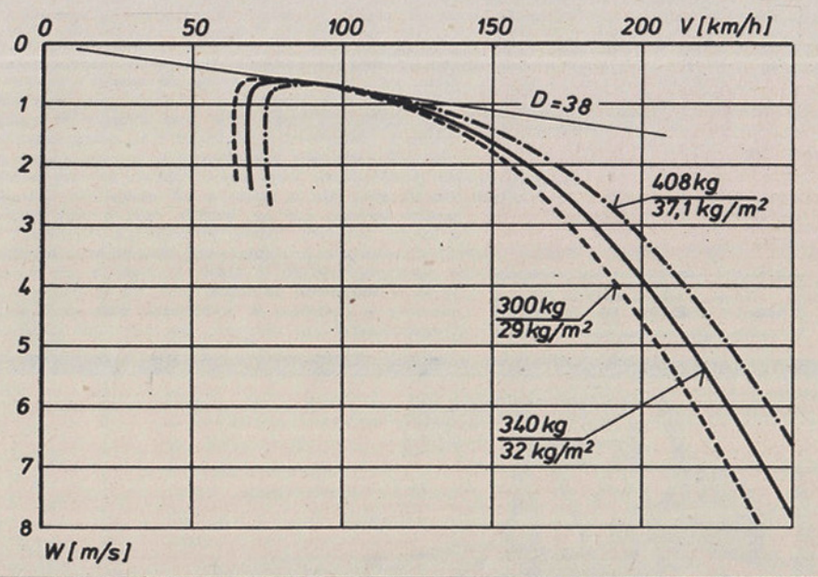
Masy: Masa własna — 14 800 kg, masa użyteczna — 17 400 kg, masa całkowita max. — 32 200 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 488 km/h, prędkość przelotowa — 322 km/h, czas wznoszenia na 6 100 m — 22 min., pułap — 9 750 m, zasięg — 4 580 km.

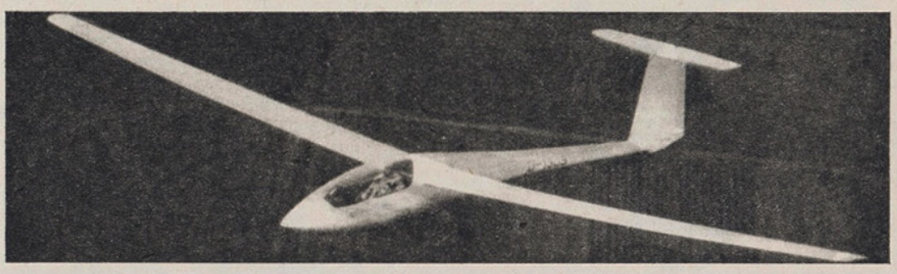
Na zdjęciu i rysunku: „Liberator-III".

SZYBOWIEC KLASY STANDARD

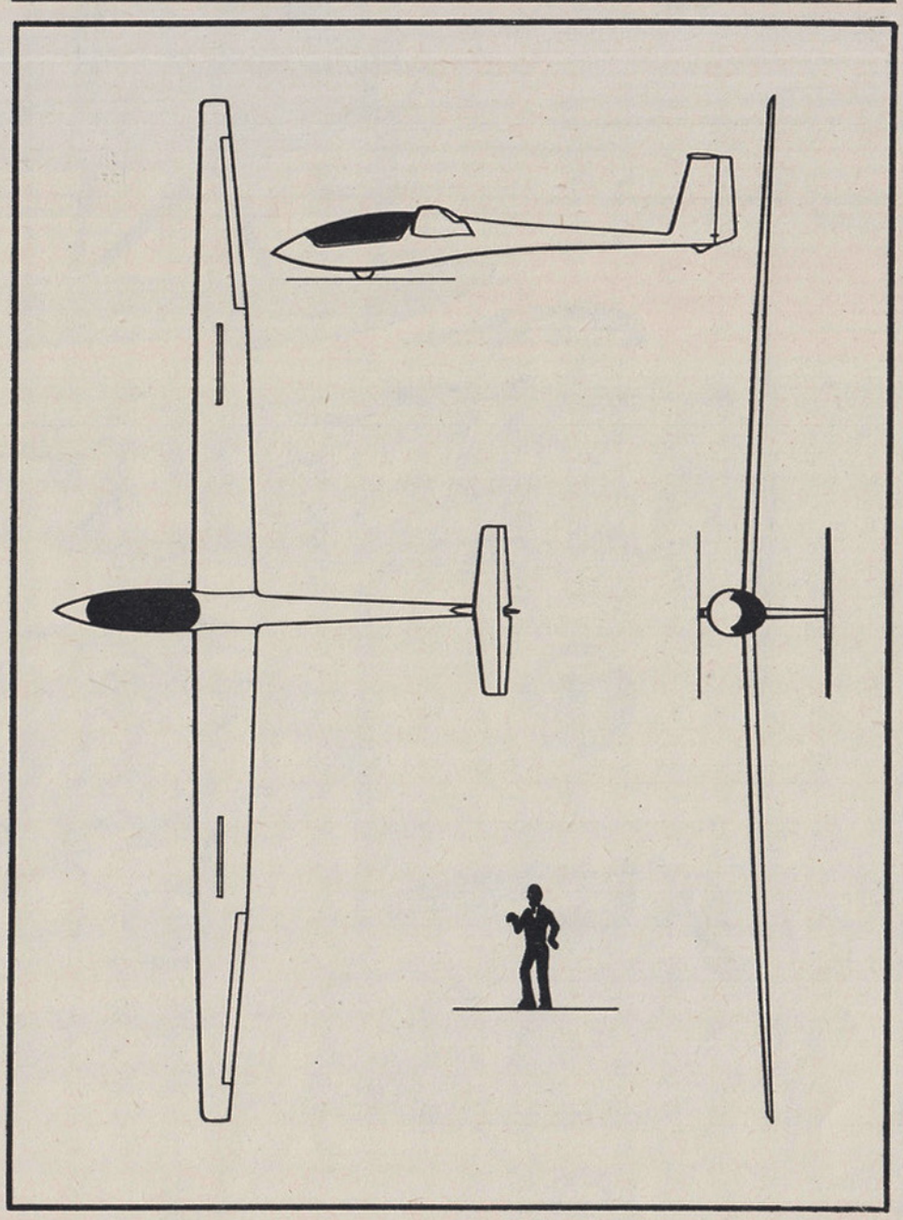
SCHLEICHER ASW-19



Wytwórnia Aleksander Schleicher Flugzeugbau powstała w 1927 r., kiedy to zwycięzca zawodów na Wasserkuppe, Aleksander Schleicher, założył w pobliskiej miejscowości Poppenhausen niewielką wytwórnię szybowców. Z 6-letnią przerwą (zaraz po wojnie) wytwórnia ta pracuje do dziś i wytwarza szybowce oraz motoszybowce. W chwili obecnej działają tu dwaj konstruktorzy: Rudolf Kaiser i Gerhard Waibel, a ich konstrukcje oznaczane są odpowiednio ASK i ASW. Właśnie Gerhard Waibel jest twórcą najnowszej konstrukcji tych zakładów, szybowca klasy standard ASW-19. Wprawdzie poprzedni szybowiec tej klasy ASW-15B („SP" nr 44/1970), którego wyprodukowano już ponad 500 egzemplarzy (ogółem wytwórnia ma na swoim koncie ok. 4 500 szybowców), cieszy się nadal dużym powodzeniem, to jednak postanowiono opracować unowocześnioną wersję. Kierowano się głównie wygodą pilota, jak również podniesieniem technologiczności konstrukcji, w celu zmniejszenia kosztów wytwarzania. Waibel wykorzystał tu doświadczenia uzyskane przy swej poprzedniej konstrukcji superorchidei ASW-17 („SP" nr 6/1973), zdobywcy 2 miejsca w klasie otwartej na SMŚ w Jugosławii w 1972 r. Prototyp ASW-19 oblatano w końcu 1975 r., a na początku br. rozpoczęto budowę próbnej serii 5 szybowców.



ASW-19 jest jednomiejscowym, wolnonośnym średniopłatem, zbudowanym całkowicie z tworzyw sztucznych. Skrzydła, o geometrii wzorowanej na ASW-15, mają obrys dwutrapezowy. Profil laminarny Wortmann: przy kadłubie FX-61-163, przechodzący ku końcom w FX-60-126. Wznios 2°. Konstrukcja jednodźwigarowo-kesonowa. Dźwigar dwuteowy z włókien szklanych (rowing) spojonych żywicą. Pokrycie skorupowe, przekładkowe, laminat-balsa-laminat. Skrzydła wyposażone są w wypełnione pianką lotki bezszczelinowe i metalowe hamulce aerodynamiczne typu Schempp-Hirth (tylko na górnej powierzchni). Klap brak.



Kadłub konstrukcji skorupowej ma nowoczesny, przewężony z tyłu kształt. Część kabinowa swym ostrym zakończeniem przypomina szybowiec ASW-17. Zarówno kabina, jak i jednoczęściowa osłona, są znacznie powiększone w stosunku do szybowca ASW-16, zapewniając wygodny lot nawet pilotom dużego wzrostu. Pedały i oparcie fotela są przestawiane.

W szybowcu ASW-19 zastosowano nowy układ usterzenia w kształcie literay „T", z usterzeniem poziomym na szczycie statecznika pionowego. W usterzeniu poziomym zastosowano nowy profil Wortmann z wąskim sterem wysokości.

Podwozie jednokołowe, chowane. Pod usterzeniem pionowym niewielka płoza ogonowa.

(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 15,00 m, długość — 6,82 m, pow. nośna — 11,00 m², wydłużenie — 20,45.

Masy: Masa własna — 240 kg, balast (max.) — 115 kg, masa całkowita (max.) — 345 do 410 kg, obciążenie pow. — 29 do 37,2 kg/m².

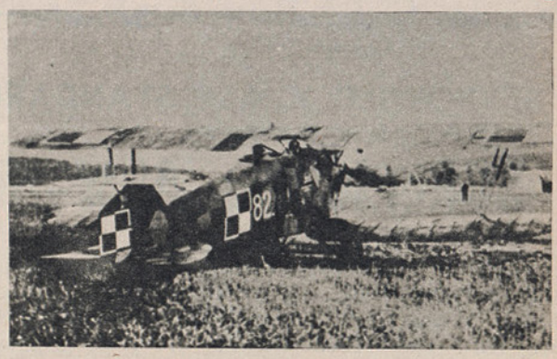
Osiągi: Doskonałość max. — 38, przy prędkości — 100 km/h, opadanie min. — 0,65 km/h przy prędkości — 80 km/h, prędkość min. — 66 km/h, prędkość max. — 240 km/h, prędkość holowania — 175 km/h, prędkość wyciągania — 120 km/h.

GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

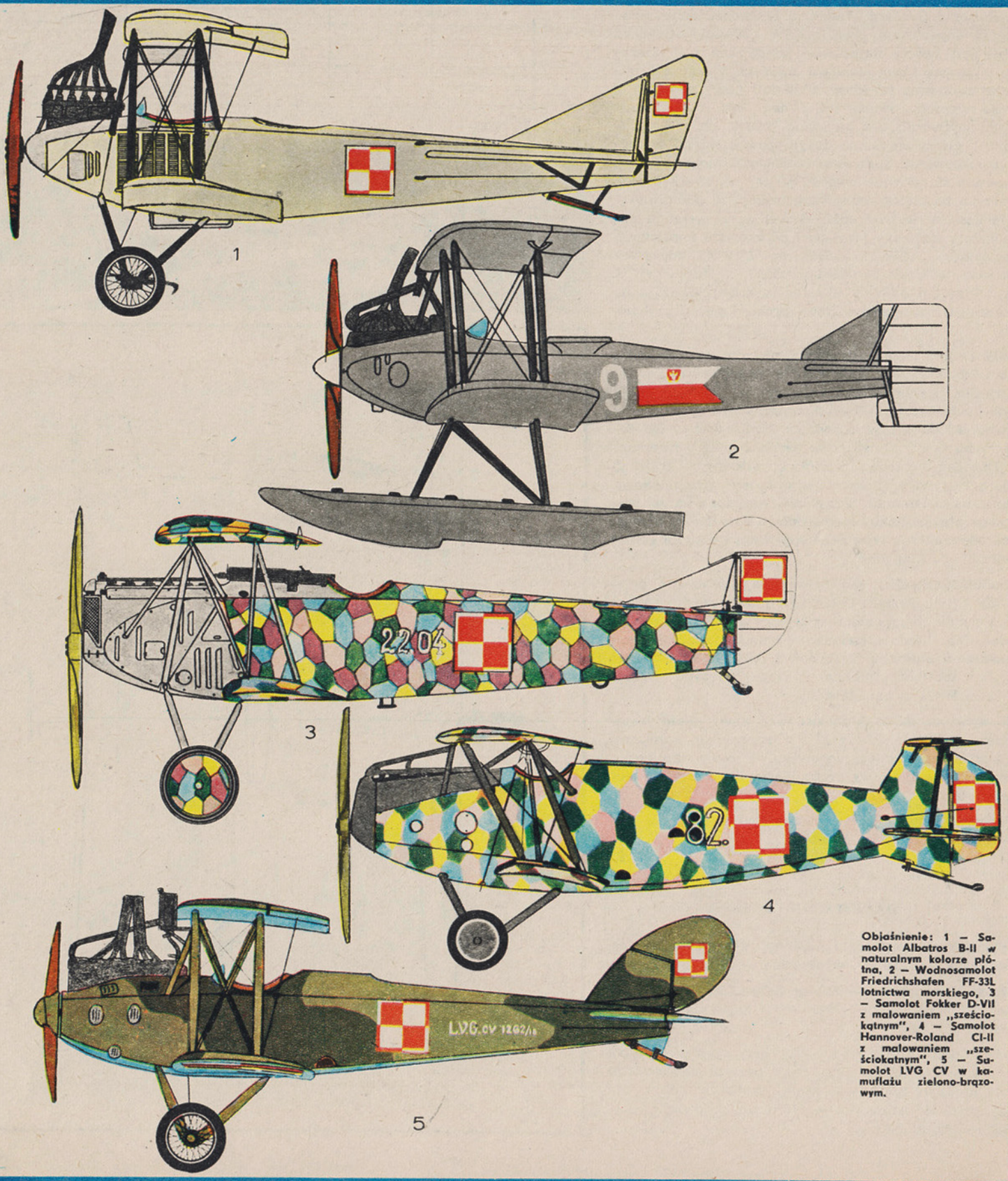
12

Tekst: TOMASZ KOWALSKI
Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

W latach 1918–1920 polskie lotnictwo wojskowe używało maszyn głównie pochodzenia niemieckiego. Malowanie tych samolotów było tak różnorodne, że nie sposób przedstawić na planszach wszystkich przykładów i wzorów. Na rysunkach pokazano więc wzory podstawowe. Ale przy chronicznym braku części zamiennych, możliwości remontowych i po prostu czasu w warunkach bojowych – samoloty remontowano najczęściej zastępując uszkodzone części takimi, które akurat ocalały z innej rozbitej maszyny, nie troszcząc się w ogóle o ich malowanie. Dawało to efekty bardzo barwne, gdy np. kadłub, stery i płaty pochodziły każde z innego samolotu, inaczej malowanego. Wprawdzie istniały rozkazy polecające przemalowywać remontowane samoloty, ale najczęściej nie było na to czasu, szczególnie gdy remontu dokonywano w warunkach polowych. Stąd też spotykano w tym okresie samoloty z kadłubem w sześciokąty, płaty zielono-fioletowe lub kremowe, usterzenie oliwkowe, itp. dziwolągi kolorystyczne. (cdn)



Samolot Hannover-Roland CL-II z „sześciokątnym" malowaniem. Zdjęcie ze zbioru W. Bączkowskiego



Objaśnienie: 1 – Samolot Albatros B-II w naturalnym kolorze płótna, 2 – Wodnosamolot Friedrichshafen FF-33L lotnictwa morskiego, 3 – Samolot Fokker D-VII z malowaniem „sześciokątnym", 4 – Samolot Hannover-Roland CI-II z malowaniem „sześciokątnym", 5 – Samolot LVG CV w kamuflażu zielono-brązowym.

Nie wszyscy mieli okazję zwiedzania sławnego w świecie Gwiezdnego Miasteczka, siedziby kosmonautów radzieckich. Ale wszyscy zainteresowani techniką rakietową i astronautyką oglądali zapewne na zdjęciach fragmenty symulatorów statków kosmicznych, znajdujących się w podmoskiewskim ośrodku treningowym im. J. Gagarina. Ostatnio radziecka prasa fachowa, miesięcznik „Awiacja i Kosmonawtika", opublikowała schematy pracy symulatorów kosmicznych, zamieściła rysunki i fotografie poszczególnych urządzeń. Całość jest imponująca, zarówno gdy chodzi o wyposażenie elektronowe jak rozwiązania techniczne podukładów. Symulator przeznaczony jest dla załóg przygotowujących się do lotu na pokładzie statków kosmicznych typu „Sojuz".

W ZSRR ukazała się płyta gramofonowa wytwórni „Melodia", na której nagrane są głosy astronautów, uczonych i osobistości oficjalnych związanych z historycznym lotem dwóch statków kosmicznych „Sojuz" i „Apollo" w roku ubiegłym.

Również w Związku Radzieckim opublikowano niedawno trzeci tom atlasu naszego naturalnego satelity — Księżyca. Atlas opracowany został w Instytucie Astronomicznym im. Sternberga w Moskwie. Podstawą do sporządzenia atlasu Księżyca były zdjęcia dostarczone na Ziemię przez radzieckie próbniki typu „Sonda" nr 6—8.

Druga międzynarodowa konferencja poświęcona satelitarnej łączności morskiej odbędzie się w roku bieżącym we wrześniu w Londynie. Organizatorzy konferencji spodziewają się połączenia wysiłków wszystkich państw i utworzenia odpowiedniego systemu wspomagającego nawigację morską i zapewniającego bezpieczeństwo ruchu na morzach i oceanach.

O satelitach—siłowniach coraz głośniej. Na razie w prasie. Ale za parę lat niewykluczone, że fakt umieszczenia na orbicie okołoziemskiej potężnych elektrowni stanie się rzeczywistością. Zakłady Boeing proponują na przykład umieszczenie na orbitach okołoziemskich 30 satelitów zdolnych do przetworzenia z energii słonecznej energię elektryczną o mocy około 10 000 MW. Osnową projektu jest budowa wielkiego transportowca-samolotu kosmicznego, zdolnego do wyniesienia podzespołów kosmicznych elektrowni. Zdaniem Boeinga w roku 1990 będzie już można rozpocząć pierwsze próby... pod warunkiem, że Kongres USA zatwierdzi odpowiednie, dość pokaźne budżety na całe przedsięwzięcie nie później jak w roku 1985. Proponowany budżet, sądząc po astronomicznych liczbach, będzie musiał zapewne ulec w ciągu najbliższych lat zmianie — dokładniej powiększeniu. Kto wie czy takie ogromne zadanie w ogóle możliwe będzie do realizacji przez jedno państwo?

W badaniach kosmicznych uczestniczą, oprócz wielkich krajów, również i państwa mniejsze. Szwajcaria na przykład nie ma wielkich programów badania Kosmosu, ale zbudowano tam udaną rakietę sondażową „Zenith", a poza tym uczeni szwajcarscy przygotowali dwa doświadczenia fizyczne, które zrealizowano podczas wyprawy statków „Apollo" — 11 i 16. Najbliższe doświadczenie zostanie przeprowadzone przy użyciu zachodnioeuropejskiego satelity „Geos" w roku przyszłym.

We Włoszech program badań kosmicznych powstał w latach 50-ch. Obecnie włoscy uczeni i technicy mogą pochwalić się zbudowaniem czterech satelitów „San Marco", przeznaczonych do badania atmosfery okołoziemskiej i jonosfery. W roku bieżącym włoski satelita łącznościowy „Sirio" zostanie wyniesiony w Kosmos przy pomocy amerykańskiej rakiety. Włosi dysponują także jedyną tego rodzaju na świecie pływającą bazą startową dla rakiet badawczych. Baza ta, nosząca miano „San Marco", zakotwiczona jest u wybrzeży Kenii, a więc w okolicach kołorównikowych. Z bazy tej przeprowadzono dziewięć startów rakiet, w tym także rakiet amerykańskich.

P. E.

TRANSPORT

■ **Wbrew stanowisku** federalnego ministra transportu, gubernator Nowego Jorku zatwierdził uchwałę zarządu portu lotniczego, nie zezwalającą na lądowanie naddźwiękowego samolotu „Concorde" w nowojorskim porcie J. F. Kennedy. Jak wiemy, w Nowym Jorku — w przeciwieństwie do Waszyngtonu — decyzje tego rodzaju należą do władz stanowych. Nie powinny one jednak być sprzeczne z ogólnym ustawodawstwem Stanów Zjednoczonych. Toteż min. Coleman potępił postanowienie gubernatora, uznając je za sprzeczne z konstytucją i nie dające się pogodzić z ustawą o handlu zagranicznym. W związku z tym należy się liczyć z podjęciem zawiłej i długotrwałej procedury odwoławczej, która spowoduje co najmniej znaczne opóźnienie przewidywanego na maj br. terminu rozpoczęcia eksploatacji linii z Londynu i Paryża do Nowego Jorku. Lądowanie „Concorde" w Waszyngtonie nie jest zagrożone, ponieważ decyzje w tym przypadku należą wyłącznie do władz federalnych.

■ **Regularne przewozy** pasażerskie towarzystw lotniczych Stanów Zjednoczonych były w roku ubiegłym mniejsze niż w 1974 r. o 0,4%. Linie międzynarodowe miały spadek przewozów aż o 7,4%, ale krajowe osiągnęły wzrost o 1,5%. Poważnemu zmniejszeniu uległy przewozy śmigłowcowe.

■ **Towarzystwo „Swissair"** przewiozło w roku ubiegłym 5,64 mln pasażerów — o 5% więcej niż w 1974 r. Ogólna praca przewozowa zwiększyła się o 7,3%.

■ **Paryskie porty** lotnicze a głównie port Charles de Gaulle, wyposażony w najbardziej nowoczesny system automatycznej obsługi towaru SOFIA, zabiegają o palmę pierwszeństwa w obsłudze towarowej w Europie, już obecnie dystansując ciesząc się dotąd największą w tej dziedzinie renomą port we Frankfurcie n/M. W związku z otwarciem przedstawicielstwa portów paryskich w Nowym Jorku, dyrektor generalny Aéroport de Paris oznajmił, że w portach paryskich każdego tygodnia obsługuje się 2 154 loty łączące 196 miast w 116 krajach, gdy we Frankfurcie — 1 638 lotów do 148 miast 84 krajów.

■ **Nowy dworzec** w porcie lotniczym Sztokholmu, Arlanda, ma być oficjalnie otwarty 1 listopada br. Mając 68 tys. m² powierzchni, nowy dworzec pozwoli na obsłużenie w roku 1980 4,5 mln pasażerów, tj. prawie dwa razy więcej niż obecnie.

■ **Jeszcze w roku** bieżącym rozpocznie się rozbudowa i modernizacja portu lotniczego Belgradu. Przewidziane jest wydłużenie drogi startowej oraz budowa nowego dworca, przeznaczonego dla ruchu międzynarodowego. Istniejący dworzec ma służyć komunikacji krajowej. Po zakończeniu robót centralny port lotniczy Jugosławii będzie zdolny do obsłużenia 3 mln pasażerów. Obecnie korzysta z niego 1,5 miliona.

■ **Na Grenlandii** istnieje od 1941 roku port lotniczy, zbudowany na ok. 300 m grubości lodowcu. Obsługuje ruch wewnętrzny wyspy liczącej 50 tys. mieszkańców oraz służy towarzystwu SAS jako lotnisko tranzytowe w lotach z Kopenhagi do Los Angeles. Startujące z tego portu śmigłowce przewiozły w roku ubiegłym ponad 70 tys. pasażerów. (o)

PRZEMYSŁ

■ **W Finlandii** zbudowano prototyp samolotu ćwiczebnego Leko-70. Konstruktorem jest Valmet Oy w Tempere. Do końca marca samolot wylatał ponad 15 godzin. W przyszłości po zakończeniu wszystkich prób samolot ma być wyposażony w zaczep umożliwiający holowanie szybowców.

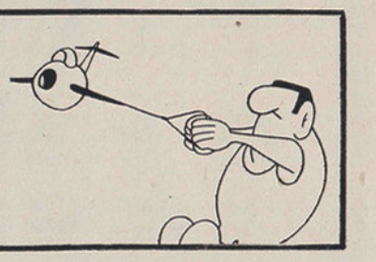
■ **10 marca br.** zakłady Rolls-Royce Bristol (W. Brytania) zademonstrowały publicznie swój najnowszy silnik turbinowy RB.401. Silnik ten rozpoczął próby na hamowni w grudniu ubiegłego roku. Na razie zbudowano dwa prototypy. Ciąg silnika prototypowego na hamowni wynosi 2 380 kG. Silnik tego typu przewidziany jest do napędu przyszłościowego samolotu Falcon-20G dalekiego zasięgu.

■ **Najnowszy** samolot bombowy, na razie prototyp, amerykańskiego lotnictwa wojskowego, noszący oznaczenie B-1, rozpoczął serię prób w locie na terenie ośrodka im. Edwardsa. Jest to samolot o zmiennej geometrii skrzydeł. Podczas lotu nr 26 samolot przebywał w powietrzu 7 godz. 7 min, pokonując odległość 6400 km i osiągając prędkość 1190 km/h. B-1 ma być bombowcem zdolnym do osiągania dwukrotnej prędkości dźwięku.

Z LOTU PO świecie

■ **W połowie** roku bieżącego mają być zakończone prace przy budowie pawilonu obsługi pasażerów na lotnisku Berlin — Schoenefeld (NRD). Prace nad wielkim pawilonem trwają od 1974 roku. W godzinach szczytu istnieje możliwość obsługi 1 200 pasażerów, a w ciągu roku około 2 mln pasażerów. Warto dodać, że port stołeczny naszych zachodnich sąsiadów stale jest rozbudowywany, unowocześniany, a także zapewnioną ma łączność autobusową do stacji kolejowej, a stąd z miastem.

■ **Radziecki** aerobus IŁ-86, który wkrótce ma pojawić się na szlakach powietrznych, wzbudza zrozumiałe zainteresowanie na całym świecie. Ostatnio w wydawnictwie NRD poświęconym lotnictwu (Flieger Jahrbuch-1976) zestawiono interesujące dane nowego samolotu radzieckiego. Oto kilka ciekawszych danych: 4 silniki po 12 000 kG ciągu, pojemność zbiorników paliwa 70—80 000 litrów, załoga 3—4 osoby, liczba pasażerów 234—350, rozpiętość skrzydeł 48,33 m, długość 58,50 m, masa startowa 188 000 kg, prędkość podróżna 950 km/h, pułap praktyczny 10 000 m, zasięg 2 350—4 600 km.



ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

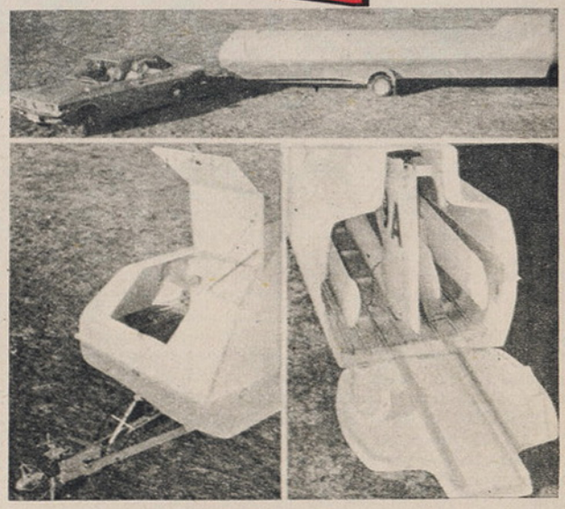
REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, ANDRZEJ JACYSZYN — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele — w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i na cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — zł 156.—, półrocznej zł 78.—, kwartalnej zł 39.— Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy i instytucje w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW, oraz prenumeratorzy indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych, redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 15.IV.1976 r. Zam. 341. J-45.

INDEKS 37606

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

MI-2 W SŁUŻBIE AGRO

Nasz śmigłowiec turbinowy Mi-2, rodem ze Świdnika, tym razem w wersji rolniczej.



WÓZ TRANSPORTOWY Z LAMINATU

Tak wygląda laminatowy wóz transportowy szybowca PIK-20, o którym pisaliśmy w „SP" nr 14/1976. Wóz ten produkowany jest seryjnie.

WYSTAWA PRAC MŁODYCH KONSTRUKTORÓW

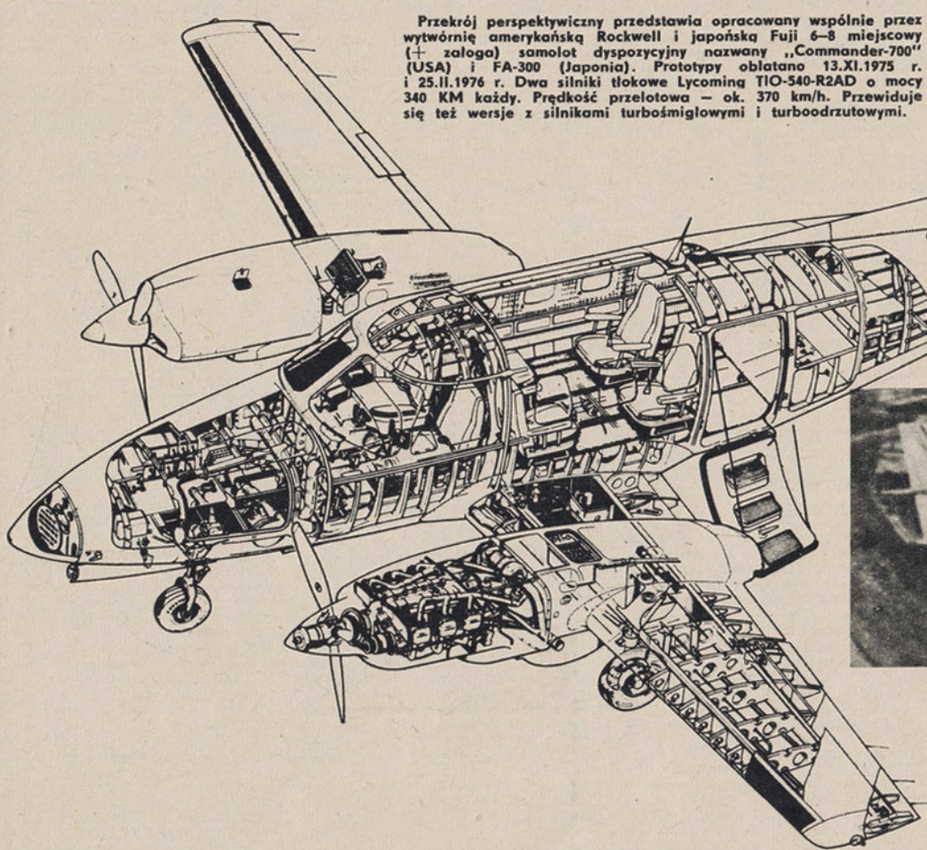
W Płowdiwie w Bułgarii odbył się ósmy, kolejny przegląd technicznej i naukowej twórczości młodzieży. Do najciekawszych eksponatów należał 1-miejscowy samolot szkolno-treningowy „Sławiej" (słowik), zbudowany w klubie młodych techników, m.in. z zakładów budowy maszyn w Płowdiwie, pod kierunkiem inż. Rajczo Sabiewa. Rozpiętość — 7,4 m, długość — 5,9 m. Silnik o mocy 65 KM. Prędkość max. — 250 km/h, czas trwania lotu 3 h, rozbieg — 120 m, dobieg — 80 m, pułap — 4 000 m. Masa całkowita max. — 400 kg. Inne zdjęcie tego ciekawego samolotu pokazaliśmy w „SP" nr 11/1975.

„Ikar-II", to poduszkowiec powietrzny zbudowany przez konstruktorów z sekcji młodych techników i agrobiologów w Płowdiwie.

MIĘŚNIOLOT

Nikołaj Bałajew z Jegorzewska w ZSRR jest konstruktorem mięśniolotu, na którym już przeprowadza próby w locie. Rozpiętość skrzydeł — 5 m, konstrukcja z rurek metalowych. Masa własna — 25 kg. Jak na razie, pilot wykonał 5-sekundowy lot po skoku z wieży. Obecnie buduje nowy mięśniolot.

Przekrój perspektywiczny przedstawia opracowany wspólnie przez wytwórnię amerykańską Rockwell i japońską Fuji 6—8 miejscowy (+ załoga) samolot dyspozycyjny nazwany „Commander-700" (USA) i FA-300 (Japonia). Prototypy oblatano 13.XI.1975 r. i 25.II.1976 r. Dwa silniki tłokowe Lycoming TIO-540-R2AD o mocy 340 KM każdy. Prędkość przelotowa — ok. 370 km/h. Przewiduje się też wersje z silnikami turbośmigłowymi i turboodrzutowymi.



SAMOLOT DYSPOZYCYJNY

Zdjęcia i rysunki: Z. Zych, „Tiechnika-Młodieży", „Flug Revue", „Eiri Avion".